

Sätt staden i rörelse!

- Stadsplanering för främjande av vardagligt motionerande.

Författare: Wille Helmbold



Sätt staden i rörelse!

- Stadsplanering för främjande av vardagligt motionerande.

Put the city in motion!

- Urban planning for promoting everyday physical exercise.

Författare: Wille Helmbold

Handledare: Anna Peterson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Examinator: Arne Nordius, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2014

Omslagsbild: Wille Helmbold

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Motion, Fysisk aktivitet, Stadsplanering, Samhällsplanering, Landskapsarkitektur, Fysisk planering, Folkhälsa, Physical exercise, Landscape architecture, Urban planning.

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Innehållsförteckning

Sammandrag

Abstract

Inledningsdel..... 6

Förord	6
Bakgrund.....	6
Mål och syfte	8
Frågeställning	8
Avgränsningar och begrepp	8
Material och metod	9
Presentationsform.....	9
Metodbeskrivning av litteraturstudien	9
Metodbeskrivning av enkätundersökningen.....	10
Metoddiskussion	11

Resultatdel..... 13

Litteraturstudien - resultat.....	13
Inre och yttre faktorer.....	13
Stadsplaneringens övergripande påverkan på fysiska aktiviteter.....	13
Stödjande miljöer och avgörande aspekter.....	15
Parker och grönområden	15
Idrotts- och träningsanläggningar	16
Vackra och estetiskt tilltalande miljöer.....	18
Trafik- och vägmiljöer	18
Trygghet och säkerhet.....	21
Planeringens förutsättningar och möjligheter	22

Enkätundersökningen - resultat	24
--------------------------------------	----

Avslutningsdel..... 27

Analys	27
Samband mellan litteraturstudien och enkätundersökningen.....	27
De avgörande aspekternas påverkan på vardagligt motionerande i staden	28
Diskussion.....	29
Stadsplanering för främjande av vardagligt motionerande	29
Sätt staden i rörelse	34
Slutsatser.....	35
Avslutande ord.....	36

Källförteckning..... 37

Bilaga (enkätundersökningen)

Sammandrag

I denna uppsats undersöks hur planeringen och utformningen av städerna påverkar invånarnas vardagliga motionerande. Syftet med uppsatsen är att belysa behovet av en målmedveten samhällsplanering som avser att främja vardaglig fysisk aktivitet och motionerande i stadsmiljö. Ett vidare syfte är att bidra med nya kunskaper om vilka planeringsaspekter som påverkar människors vardagliga motionerande i staden, så att detta i framtiden ska kunna bidra till att utforma nya underlag och riktlinjer för motionsfrämjande stadsplanering.

Idag är en stor del av Sveriges befolkning alldeles för fysiskt inaktiv och stillasittande vilket markant ökar riskerna för en rad allvarliga sjukdomar och hälsotillstånd, och som i sin tur medför enorma kostnader för sjukvård och arbetsbortfall. Att stimulera till ökat vardagligt motionerande är ett effektivt sätt att komma till rätta med detta utbredda folkhälsoproblem, vilket även regeringen framhållit som ett högt prioriterat mål. För att lyckas med detta krävs dock att städerna planeras och utformas för att främja det vardagliga motionerandet.

I uppsatsen framkommer det att människors vardagliga motionerande i hög grad påverkas av hur städerna planeras och utformas. Av de många olika aspekter som beskrivs ligga till grund för detta framkom fem stycken aspekter som särskilt viktiga: *tillgång till parker och grönområden, tillgång till idrotts- och träningsanläggningar, vackra och estetiskt tilltalande miljöer, trafik- och vägmiljöers påverkan och upplevelsen av trygghet och säkerhet*. Dessa fem aspekter undersöktes vidare och visade sig ha stor påverkan på människors vardagliga motionerande i staden. Det är dock viktigt att inte behandla dessa fem aspekter som separata, utan att se dem som samverkande. I dagens stadsplanering beaktas förvisso de olika motionsfrämjande aspekterna, men det saknas en tydlig sammanhållen strategi för att främja vardagligt motionerande. Genom att urskilja och belysa motionerande som ett eget viktigt område i stadsplaneringen, och genom att öka forskningen om den byggda miljöns påverkan på olika fysiska aktiviteter, kan man förhoppningsvis lyfta upp denna fråga på planeringsagendan i framtiden. Då det sedan länge är bevisat att vardaglig motion är ett effektivt sätt att komma tillrätta med den ökade ohälsan i samhället, och då det idag finns gott om forskning som påvisat att det med relativt enkla planeringsgrepp går att främja ökat motionerande i städerna, är det på tiden att detta uppmärksammas mer i planeringen av framtidens städer.

För att uppnå målet med uppsatsen och för att besvara frågeställningen genomfördes en litteraturstudie, vilken även låg till grund för en enkätundersökning i vilken 41 deltagare bidrog med information om hur de fem särskilt viktiga planeringsaspekterna påverkade deras motionerande i staden. Resultatet från litteraturstudien och enkätstudien analyserades och problematiserades senare i en avslutande del som avsåg att diskutera hur man i framtiden kan planera för att främja motionerande i staden.

Abstract

The purpose of this paper is to illustrate the need of a dedicated city planning that focusses on promoting everyday physical activity and exercise in urban environment. A further purpose is to contribute to new knowledge about various planning aspects that affects people's exercise in urban environment, in order to contribute to new decision basis and guidelines for exercise-promoting city planning in the future.

Today, a large part of Sweden's population is far too physically in-active and sedentary. This distinctly increases the risks of many severe disorders and medical conditions, which also results in enormous costs for health care and loss of working. To stimulate an increased everyday physical exercise is an effective way to deal with this widespread health problem, and this has also been recognized by the Swedish government as a high priority vision. In the paper, it emerged that people's everyday physical exercise is highly affected by city planning.

Among the various different aspects that are mentioned to contribute to this, five aspect of city planning are recognized as particularly important: *access to parks and nature*, *access to workout- and athletic grounds*, *beautiful and aesthetically environments*, *the impact of traffic and street environment*, and *the experience of safety*. These five aspects were further explored and proven to have an immense impact on peoples everyday physical exercise in the city. It's important however, not to regard these five aspects separately, but to treat them as co-operate. In today's city planning, the exercise-promoting aspects are recognized, but there is a lack of coherent strategy for promoting physical exercise. By distinguishing and illustrating physical exercise as a separate and important subject field in city planning, and by increasing research on the urban environments impact on people's various physical activities, hopefully this issue will rise on the city planning agenda in the future. Since its widely acknowledged that physical exercise is a highly effective way to deal with increasing health problems, and since there is plenty of research which have proven that physical exercise in urban areas can be promoted with rather basic planning strategies, it is about time this will be recognized further in the future city planning.

To complete the paper's objective and to answer the question formulation a literature review were conducted, which also lay ground work for a survey in which 41 participants provided information on how the five particularly important aspects of city planning, affected their physical exercise. The results from the literature review and the survey were later analyzed and problematized in a concluding part of the paper with the purpose of creating a discussion of how physical exercise in urban areas can be promoted by city planning in the future.

Inledningsdel

Förord

Jag har valt att skriva min kandidatexamensuppsats om hur planering och utformning av stadens utemiljöer påverkar invånarnas vardagliga motionerande. Jag tycker att detta är ett mycket viktigt ämne som ligger väldigt väl i tiden. Vi befinner oss idag i ett läge där våra städer växer kraftigt, vilket ställer ökade krav på de olika aktörerna inom stadsplanering att tillgodose invånarnas möjligheter till vardaglig rekreation, hälsa och välmående. I dagens samhälle ser vi en viss trend av att en liten del av befolkning motionerar och tränar väldigt aktivt, samtidigt ser vi idag att en stor del av befolkningen rör på sig allt för lite. Det finns här en utmaning för stadsplanerare och landskapsarkitekter att i framtiden planera och utforma miljöer för att främja vardaglig fysisk aktivitet och motion, och att framför allt lyckas nå ut med detta till den stora delen av befolkningen som idag är allt för stillasittande.

Jag är själv väldigt intresserad av motionerande och träning, framför allt av långdistanslöpning, vilket jag också sysselsätter mig med på fritiden. Då jag bor centralt i staden Lund har jag själv många gånger fått erfara svårigheter och problem med att finna bra miljöer för att motionera.

Bakgrund

En stor del av Sveriges befolkning är idag alldeles för stillasittande. Det moderna arbetslivet inbjuder till en låg grad av fysisk aktivitet och samtidigt spenderar också genomsnittssvensken idag en högre andel av sin fritid åt stillasittande aktiviteter än tidigare (Faskunger, 2007, ss. 29-30; Boverket, 2011, ss. 11-13). Enligt studier som Folkhälsoinstitutet hänvisar till uppgår endast det dagliga tv-tittandet till cirka 2 timmar och 45 minuter per person i genomsnitt (Statens folkhälsoinstitut, 2012, ss. 11). Adderar man därtill den tid som spenderas med andra stillasittande aktiviteter blir totaltiden för fysisk inaktivitet ännu högre, vilket också påverkar att tid för rörelse och utomhusvistelse minskar (Faskunger, 2007, ss. 76-78).

En stillasittande livsstil ökar markant riskerna för en rad allvarliga sjukdomar och hälsotillstånd som bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, olika cancerformer och typ-2 diabetes. Långvarig fysisk inaktivitet har även ett tydligt samband med övervikt och fetma, och då i sin tur även med en rad allvarliga sjukdomar och hälsovådliga tillstånd som orsakas av detta (Statens folkhälsoinstitut, 2012, s. 56). Det finns även forskning som funnit samband mellan fysisk inaktivitet och psykisk ohälsa i form av stress och depression (Statens folkhälsoinstitut 2012, s. 42). Enligt World Health Organisation är avsaknad av tillräcklig fysisk aktivitet den fjärde ledande orsaken till för tidig död i sjukdom, med upp till 6 % av de totala dödsfallen värden över (World health organizations, *Physical activity* [online], 2014-05-23).

De samhälleliga kostnaderna för fysisk inaktivitet, och de sjukdomar och hälsovådliga tillstånd de orsakar, är mycket omfattande och uppgår för hela världen till 2,1 % och för Europa till 5,5 % av de totala ekonomiska sjukvårdsresurserna. Bara i Sverige beräknas kostnaderna för brist på fysisk aktivitet uppgå till 6 miljarder kronor årligen. Läger man därtill kostnaderna för övervikt- och fetmarelaterade sjukdomar uppgår de totala vårdkostnaderna till cirka 25 miljarder kronor per år (Folkhälsomyndigheten, *Fysisk inaktivitet, ett skadligt beteende* [online], 2014-05-23). Särskilt oroväckande är trenden med minskad fysisk aktivitet och motion hos barn och ungdomar. Enligt undersökningar halveras barns fysiska aktivitet när de uppnår skolålder och denna trend håller sedan i sig och minskar succesivt ju äldre barnen blir. Särskilt markant är avtagandet av fysisk aktivitet för flickor i åldern mellan 12 till 18 år (Faskunger, 2007, ss. 76-78).

En av de orsaker som beskrivs som bidragande till den minskade fysiska aktiviteten i dagens samhälle är de förändringar som skett inom arbetslivet. Genom mänsklighetens historia har krävande fysiskt arbete varit en självklar del av vardagen. De senaste femtio åren har detta dock succesivt förändrats. Allt fler är idag sysselsatta med stillasittande arbete (Faskunger, 2007, ss. 30-32; Statens folkhälsoinstitut, 2012, s. 11).

Brist på tid brukar ofta nämnas som en orsak till den minskade fysiska aktiviteten i samhället. Trots att den reglerade arbetstiden är avsevärt mycket kortare nu än för femtio eller hundra år sedan finns det indikationer som visat på att tempot i arbetslivet ökat markant. Moderna uppfinningar inom kommunikation i samband med ett mer flexibelt arbetsliv har bidragit till att gränserna mellan arbete och fritid allt mer suddats ut. Undersökningar visar att även om den faktiska mängden fritid ökat, så är den generella uppfattningen att den disponibla fritiden tvärtom minskat. Vissa forskare menar att det inte längre är relevant att mäta fritid enbart utifrån aspekten arbetstid kontra fritid, då vår fritid idag är fylld med fler tidskrävande aktiviteter på grund av att kraven och förväntningarna från omvärlden upplevs ha ökat (Book, 2009, ss. 56-60). Det är således viktigt att tillgodose lättillgängliga möjligheter för motionerande, så att det passar människors pressade vardagsschemaschema.

En annan viktig orsak som beskrivs ligga till grund för den ökade fysiska inaktiviteten i dagens samhälle, och som är särskilt relevant ur en landskapsarkitekts och planerares synvinkel, är förändringen av våra städers uppbyggnad och utformning. För endast 50 år sedan var svenska städer betydligt mindre till ytan och generellt sett mer cykel- och gångvänliga. Förändringarna av detta förklaras med att biltrafiken ökat kraftigt, vilket förändrat stadsrummets utformning till mindre gång- och cykelvänligt. Den ökade bilismen i kombination med andra effektiva transportmedel har även möjliggjort för städerna att växa kraftigt vilket ofta gjort dem mer utglesade. Detta har sammantagit inneburit att avstånden mellan arbete, skola, bostad och fritidsaktiviteter ökat, vilket medfört att transporter idag sker på ett stillasittande sätt vilket motverkar fysisk aktivitet (Faskunger, 2007, ss. 18-21).

Det är vetenskapligt bevisat att upprepad fysisk aktivitet och vardagligt motionerande medför stora fördelar i form av förbättrad hälsa och motståndskraft mot ett flertal sjukdomar och sjukdomstillstånd. Fysisk aktivitet minskar bland annat riskerna för hjärt- och kärlsjukdomar, typ-2 diabetes, demens, övervikt samt vissa former av cancer. Det hjälper även kroppen att stärka muskler och skelett (World health organization, *Physical activity* [online], 2014-05-23). Det finns även forskning som visar samband mellan vardaglig fysisk aktivitet och bättre psykisk hälsa, både genom att lindra men också genom att förebygga (Hessmén, 2000; World health organization, *Physical activity* [online], 2014-05-23).

Att främja fysisk aktivitet är ett av totalt 11 prioriterade folkhälsoområden som regeringen presenterat för att förbättra den svenska befolkningens hälsa och välbefinnande (Boverket, 2011, s. 9).

Det är sedan länge känt att den byggda miljön i våra städer påverkar människors hälsa avsevärt. Redan på 1800-talet arbetade stadsarkitekterna utifrån ett folkhälsooperspektiv när de planerade städerna för komma till rätta med de infektionssjukdomar som drabbade befolkningen hårt (Faskunger, 2007, s. 19).

Brist på fysisk aktivitet och motion har länge betraktats som ett individproblem och resurserna och insatserna från samhället för att motverka detta har planerats därefter. Det håller dock på att ske en succesiv förändring av synen på detta och i takt med den utvecklingen har allt fler samhällsaktörer fått upp ögonen för hur stadsplanering kan påverka fysisk aktivitet (Faskunger, 2007, ss. 18-21; Boverket, 2011, ss. 9-13).

Kopplingen mellan stadsplanering och olika former fysisk aktivitet är ett förhållandevis nytt forskningsämne, och av den forskning som handlar om människors motionerande är relationen mellan motionerande och planering av byggd miljö den hittills minst utforskade delen. Det

finns således väldigt lite skrivit om hur planering och utformning kan påverka människors motionerande i stadsmiljö.

Mål och syfte

Målet med denna uppsats är att undersöka hur planeringen och utformningen av staden påverkar invånarnas vardagliga motionerande.

Syftet med denna uppsats är att belysa behovet av en målmedveten samhällsplanering som avser att främja fysisk aktivitet och motion i stadsmiljö. Syftet är vidare att skapa kunskap om vilka faktorer i den fysiska utemiljön som påverkar invånarnas motionerande i staden, så att detta i framtiden skulle kunna bidra till att utforma underlag och riktlinjer för motionsfrämjande stadsplanering.

Frågeställning

Vilka aspekter av planering och utformning är särskilt avgörande för människors vardagliga motionerande i staden? Hur kan man stadsplanera för att främja vardagligt motionerande i staden?

Avgränsningar och begrepp

Jag skiljer i uppsatsen på begreppen *fysisk aktivitet* och *motion*, då det förstnämnda används som ett mer övergripande begrepp som innefattar i stort sett all form av rörelse och aktivitet, och som däribland även innefattar motion. Motion däremot är ett mer precist begrepp som kan beskrivas som en planerad fysisk aktivitet i syfte att må bra och att bibehålla eller att förbättra hälsa och fysisk prestationsförmåga (Folkhälsomyndigheten, *Vad är fysisk aktivitet?* [online], 2014-05-23). Då merparten av litteraturen generellt inte gör någon tydlig skillnad mellan begreppen fysisk aktivitet och motion, och eftersom förutsättningarna och planeringsaspekterna som beskrivs för de bägge begreppen ofta är de samma, så kommer därför båda begreppen att användas i uppsatsen. En del av min uppgift med att besvara frågeställningen blir dock till viss del att ta reda på om de aspekter som beskrivs som viktiga för fysisk aktivitet i allmänhet, även är viktiga för vardagligt motionerande i stadsmiljö.

Jag har valt att fokusera uppsatsen på vardagligt motionerande som sker i utemiljöer, som inte kräver något särskild organisation eller medhavd utrustning för att utföras, och som med fördel kan utövas i ens närmiljö. Som exempel på detta kan ses olika former av löpning, jogging, rask gång, power-walk, stavgång och dylikt. Jag vill dock förtydliga att de nämnda exemplen på motionerande mycket väl kan förekomma tillsammans med eller i samband med andra sorters fysisk aktivitet och motionerande - som ex. att ta en rask promenad till idrottshallen för att sedan träna innebandy. Jag har som exemplen visar valt att avgränsa mig till mer vardagliga motions- och träningsformer eftersom jag är intresserad av att undersöka vad som påverkar den generella delen av befolkningen. Jag kommer därför inte att mer ingående behandla vad man skulle kunna kalla för mer alternativa träningsformer som parkour, skateboard- och inlinesåkning, klättring och dylikt. Jag kommer inte heller att fokusera på cykling, även om detta i och för sig kan ses som ett bra exempel vardagligt motionerande, då det genom sina förutsättningar och utförande (vad gäller ex. hastighet, utrymme och trafikrestriktioner) skiljer sig väsentligt åt i från de tidigare nämnda ex. jag valt att utgå ifrån.

Jag har i uppsatsen valt att definiera *stad* som en i huvudsak byggd miljö med en samlad bebyggelse- och befolkningsstruktur, men där även närliggande grönområden ingår. Jag har inte inriktat mig på någon specifik stad eller typ av stadsmiljö, utan jag har valt att undersöka stadsplaneringens påverkan på människors vardagliga motionerande i staden på ett mer prin-

cipiellt plan. Det tänkta exemplet för uppsatsen kan dock sägas vara en medelstor till stor svensk stad.

Material och metod

Presentationsform

Kandidatexamensarbetet presenteras genom en vetenskaplig uppsats. För att nå fram till de mål jag satt upp och för att besvara mina frågeställningar har jag genomfört en litteraturstudie som vidare låg till grund för en enkätundersökning. Tillsammans utgör resultaten från litteraturstudien och enkätundersökningen vidare grunden för en analys och diskussion i vilken de resultat som framkommit sammanställs och problematiseras i syfte att besvara frågeställningen.

Metodbeskrivning av litteraturstudien

Litteraturstudien utgår ifrån böcker, rapporter och artiklar som på ett vetenskapligt sett presenterar och diskuterar information som är relevant för min frågeställning. Litteraturen spänner över flera olika vetenskapliga discipliner men handlar i huvudsak om landskapsarkitektur, stadsplanering, trafikplanering, folkhälsa, medicin och idrottsvetenskap. Merparten av litteraturen har jag funnit genom att söka på relevanta kombinationer av ord som "stadsplanering", "fysisk aktivitet", "motion", "physical activity", "urban planning", "jogging" o.s.v. i SLU-bibliotekets sökdatabas *PRIMO* och via internetdatabasen för vetenskapliga artiklar *Google Scholar*. Jag har även fått tips och hjälp av bibliotekets personal för att hitta relevant litteratur i SLU:s bibliotek.

Framför allt tre referenser återkommer ofta i uppsatsen:

- Folkhälsoforskaren Johan Faskungers rapport *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet* (2007), som tagits fram på uppdrag av Statens folkhälsoinstitut.
- Boverkets rapports *Planera för rörelse* (2013)
- Sveriges kommuner och landstings (SKL) rapport *Gångbar stad* (2013).

Dessa tre rapporter har varit väldigt informationsgivande, och tillsammans bidrar de till att ge en bred och ändå ingående kunskap om ett ämnesområde som det än så länge finns relativt lite skrivet om. Inte minst upplever jag det som fördelaktigt att rapporterna belyser frågorna från olika perspektiv. Dels ur det uppenbara perspektivet stadsplanering och landskapsarkitektur (Boverket och SKL), men även ur perspektivet folkhälsa (Faskunger). De tre rapporterna är aktuella i tiden, framför allt Boverket och SKL, och de är alla tre framtagna på uppdrag av statliga myndigheter (Davidsson, 2003, ss. 63-65).

Jag har utifrån studier av litteraturen kommit fram till fem övergripande aspekter av planering och utformning (stadplanering och landskapsarkitektur) som framstår som särskilt relevanta och avgörande för människors motionerande i staden och vad som överskådligt ingår i dessa. De fem aspekterna är:

- Tillgången till parker och grönområden.
- Tillgången till idrotts- och träningsanläggningar.
- Tillgången till vackra och estetiskt tilltalande miljöer.
- Trafik- och vägmiljöers påverkan.
- Upplevelsen av trygghet och säkerhet.

Det är viktigt att påpeka att dessa fem aspekter är sammanställda och formulerade utav mig, även om de bygger på vad som framkommit i litteraturen. Det finns inte heller några självklara gränser för de fem aspekterna, utan de går av uppenbara skäl delvis in i varandra, och i vissa fall samverkar de. Uppdelningen i fem aspekter bör på så vis således ses ur ett mer principiellt perspektiv.

Metodbeskrivning av enkätundersökningen

Enkätundersökningen utgår ifrån de fem aspekterna av stadsplanering som i litteraturstudien framkommit som särskilt avgörande för människors benägenhet att motionera i staden, och som presenterades i föregående stycke. Resultaten från enkätundersökningen kommer längre fram i uppsatsen att diskuteras emot resultaten ifrån litteraturstudien (Davidsson, 2003, ss. 47-50). Den kompletta enkätundersökningen finns även som bilaga längst bak i uppsatsen.

Enkätundersökningen fokuserade på den genomsnittlige stadsinvånarens motionerande, och jag valde jag därför att göra ett par mindre avgränsningar för att säkra relevansen hos svars-personerna. Jag avgränsade mig därför till:

- Personer som bodde i en stads- eller förortsmiljö.
- Personer som var mellan 18-67 år gamla.
- Personer som antingen redan motionerade idag, eller som kunde tänka sig att börja motionera i framtiden (således personer som de olika aspekterna skulle kunna ha en potentiell inverkan på).

Enkäten inleddes med en kortare redogörelse för dess användningssyfte och med information rörande de begrepp och definitioner som avsågs. Detta för att säkerhetsställa att deltagaren var införstådd med undersökningen, för att på så vis minimera missförstånd och bortfall (a.a., ss. 69-71). Enkäten bestod av totalt 15 frågor, varav 3 stycken var så kallade *filterfrågor* för att säkerhetsställa att den som besvarade undersökningen var relevant för studien. Den återstående frågan var för att ta reda på svars-personens könstillhörighet, detta för att kunna undersöka om det fanns en koppling mellan kön och resultat.

Enkätfrågorna konstruerades efter tre slags modeller. Den första avsåg att ta reda på aspektens påverkan för personens benägenhet att motionera, och svaret angavs i ett slags mätbar skala med fyra fasta svarsalternativ. Den andra frågan avsåg att ta reda på aspektens faktiska påverkan för personens motionerande, och svaret angavs även här efter tre fasta svarsalternativ. Den tredje och sista frågan avsåg att ta reda på vilka faktiska konsekvenser aspekten haft för den tillfrågades motionerande, och svaret angavs utefter hur man instämde eller inte på tre fasta svarsalternativ. Det var här möjligt att välja antingen ett, flera eller inget svarsalternativ. Den tredje frågemodellen gällde enbart aspekterna *trafik och vägmiljöer* och *trygghet och säkerhet*. Anledningen till att jag valde detta var för att begränsa enkätens omfattning i antal frågor till en rimlig mängd, och för att det var dessa två aspekter som i litteraturstudien framstod som de som kunde ge störst konsekvenser för människors fysiska aktivitet. Jag valde att för den första frågemodellen att använda en fyrgradig skala då jag ville undvika ett mittenalternativ för att minska effekten av den s.k. *centraltendensen*, i vilken svars-personer tenderar att dras mot mitten i sina angivna svar vilket påverkar undersökningen utfall (a.a., ss.75-77).

Sammanlagt delades 45 enkäter ut på fem olika platser, till fem olika grupper som bestod av:

- Anställda på en tjänstemanaavdelning i Stockholm.
- Studenter på läkarprogrammet i Uppsala.
- Anställda på ett sjukhus i Solna.
- Studenter på statsvetarprogrammet i Lund.
- Anställda på ett marketingföretag i Stockholm.

Då de fem olika grupperna enkäten delades ut till skiljer sig väsentligt ifrån varandra vad gäller svarspersonernas sysselsättnings-, ålders- och könssammansättning fick jag på så vis en bred och varierad målgrupp. Detta var eftersträvaransvärt eftersom jag ville ta reda på vad som påverkar den genomsnittlige stadsinvånarens motionerande (a.a., ss. 53-57).

Jag delade inte ut enkäterna personligen, utan detta skedde via ombud. Jag gav dock instruktioner om att enkäterna skulle fördelas så varierat som möjligt mellan personer av olika ålder och så jämnt som möjligt mellan könen.

Sammantaget inkom 42 enkäter, varav en av dessa blev diskvalificerad utifrån de inledande filterfrågorna. Bortfallet blev totalt sett 4 utav 45, dvs. ca 9 %. Jag hade innan satt upp ett mål på 40 inkomna och godkända enkäter. Det framgår i litteraturen att det är först vid ca 20 % bortfall som man bör göra en s.k. *bortfallsanalys* (a.a., ss. 131-132), vilket jag således inte ansåg nödvändigt i detta fall. Av de 41 enkäterna var 24 besvarade av kvinnor och 17 besvarade av män.

Jag använde dataprogrammet *Microsoft Excel* för att räkna ut resultatet och för att skapa diagrammen (se resultatdel och bilaga).

Två av aspekternas namn har delvis ändrats under uppsatsprocessens gång, vilket medför några små skillnader mellan de namn som förekommer i enkäten och de som förekommer här i uppsatsen. *Trafik- och vägmiljöer* kallades i enkätundersökningen för *Trafik- och gatumiljöer*, och *Parker och grönområden* kallades i enkätundersökningen för *Park- och naturområden*.

Metoddiskussion

Jag valde att anlägga min problemformulering och frågeställning så att det inte redan från början begränsade mig i senare val av undersöknings- och analysmetod. Jag gjorde detta för att jag skulle kunna svara på min frågeställning utifrån både ett slags kvalitativ analys (litteraturstudien) och ett slags kvantitativ analys (enkätstudien). På så vis kunde jag få in olika typer av information och således angripa problemet från två fronter. Dessutom var det nödvändigt att först göra en litteraturgenomgång och sammanställa de viktigaste resultaten, för att senare kunna gå vidare med min enkätundersökning (Davidsson, 2003, ss. 47-50).

Att sammanställa de olika aspekterna som i litteraturen framkommit som särskilt viktiga för att främja motionerande till fem stycken övergripande aspekter medförde både för- och nackdelar. En positiv effekt var att det därigenom blev mer lätthanterligt att omformulera det till en enkätundersökning, vilket på så vis möjliggjorde att få in värdefull information att komplettera litteraturstudien med. En negativ effekt var att vissa av aspekterna blev väldigt omfattande och därigenom lite svårhanterliga. Aspekten *Trafik- och vägmiljöer* blev exempelvis väldigt bred, och kom att innefatta alltifrån övergripande bebyggelsestrukturer samt väg- och stråkplanering till mer detaljerade beskrivningar av utformning av gaturummet. Detta var dock ett ställningstagande som behövde tas relativt tidigt i processen. Huruvida detta fått någon påverkan på resultaten är dock svårt att spekulera i.

Enkäten utgjordes av *strukturerade frågor* och svaren angavs efter *fasta svarsalternativ*, vilket innebar att alla tillfrågade fick samma frågor och hade samma svarsalternativ. Undersökningen hade således en hög grad av *strukturering* och *standardisering* (a.a., ss.71-73). Jag valde denna metod då jag ville nå ut till så många personer som möjligt med hänsyn till den begränsade tid som finns tillgodo i denna kurs. Att istället ha använt en mer ostrukturerad metod, ex. genom en kvalitativ intervjustudie, hade förvisso varit intressant då det troligen gett rikligt med intressant information. Min bedömning är dock att det då hade blivit väldigt tidskrävande att sammanställa svaren, vilket hade inneburit att jag behövt begränsa mig till en väldigt liten svarsgrupp, vilket sin tur hade minskat *generelliserbarheten* i undersökningen (a.a., ss. 53-55).

För den andra frågemodellen i enkäten, den som avsåg att ta reda på aspektens faktiska påverkan för deltagarnas motionerande, och där de kunde välja mellan tre stycken fasta alternativ, fanns det ett visst tolkningsutrymme i svaret. Om deltagarna angivit att aspekten i fråga medfört att de motionerat mera har jag tolkat det som att de upplever en positiv påverkan av aspekten, och om de angivit att aspekten medfört att de motionerat mindre har det tolkats som att de upplever aspekten som negativ. Exempelvis: Deltagare X svarar att aspekten tillgång till idrotts- och träningsanläggningar medfört att hon motionerat mera än vad hon annars skulle ha gjort. Tolkningen av svaret blir därför att deltagare X upplever en god tillgång till idrott- och träningsanläggningar, och därför motionerat mera än vad hon annars skulle ha gjort. Jag är medveten om att det här finns här ett visst litet tolkningsutrymme i svaret. Det skulle rent tekniskt sätt kunna vara så att deltagare X upplever en dålig tillgång idrott- och träningsanläggningar, och därför motionerar mera än vad hon annars skulle ha gjort. Att någon av deltagarna skulle svara så förefaller dock så pass osannolikt att jag helt enkelt valt att bortse från detta i enkätundersökningen, utan detta får i så fall ses som en liten felmarginal i undersökningen.

Att jag valde att undersöka om det fanns eventuella skillnader mellan mäns och kvinnors påverkan av de olika aspekterna berodde på att just könsskillnader framkom som en relevant variabel i litteraturen. Jag ville således undersöka om detta stämde även i min undersökning. Att jag inte undersökte andra eventuellt relevanta variabler så som exempelvis ålder eller boende berodde dels på undersökningsgruppens storlek och på den begränsade tid som fanns för uppsatsen. I resultatdelen av enkätstudien redovisas endast två av de fem aspekterna så att man kan se skillnader mellan hur män och kvinnor svarat. Anledningen till detta är för att det för dessa två aspekter framkom skillnader både i litteraturstudien och i enkätundersökningen. Framför allt gäller detta för aspekten trygghet och säkerhet där könsvariabeln beskrevs som helt avgörande i litteraturen, vilken även framkom i enkätundersökningen.

Jag lät sprida enkäterna i min relativa närhet, vilket gör att de utvalda deltagarna i studien därför måste betraktas som en s.k. *tillgänglig grupp*. Detta innebär att ur en strikt vetenskaplig mening så kan studien därför inte självklart sägas vara generell för hela befolkningen. Det går dock att göra en bedömning om att utfallet även förefaller att vara generaliserbart även på en större population (a.a., ss. 53-57).

Det fanns en stor variation bland deltagarna vad gäller kön, ålder och sysselsättning vilket är tecken på en hög generaliserbarhet (a.a., ss. 53-57). Vad som möjligtvis skulle kunna anmärkas är att en relativt hög del av deltagarna till synes tillhörde vad man skulle kunna kalla för "utbildad medelklass". Huruvida detta haft någon relevant påverkan för denna studie är dock svårt att svara på.

Resultatdel

Litteraturstudien

Inre och yttre faktorer

Professor Peter Schantz menar att en persons benägenhet till fysisk aktivitet och motion är beroende av dels inre faktorer - som är knutna till individen, så som motivation, intressen och kapacitet - men även av yttre faktorer som påverkas av personens fysiska omgivning. Han menar vidare att de fysiska faktorerna kan komma att påverka de inre faktorerna, både positivt och negativt. Han ger som exempel på detta att tillgången till motionsslingor är en yttre faktor som kan stärka de inre faktorerna, och att en hög trafik är en yttre faktor som omvänt kan minska de inre faktorerna. Schantz påpekar även att satsningar på yttre faktorer för att främja fysisk aktivitet både är effektivare och på lång sikt även mer ekonomiskt fördelaktiga för samhället än att enbart satsa på att påverka individers inre faktorer till att motionera (Schantz, 2006). Folkhälsoforskaren Johan Faskunger förklarar i rapporten *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet* (2007, ss. 18-21) att fysisk aktivitet är ett slags beteende som påverkas av både inre och yttre faktorer. Han förklarar vidare att benägenheten till att vara fysiskt aktiv långt ifrån bara beror på inre faktorer som motivation, färdigheter, preferenser och livsstil - vilket forskningen tidigare främst utgått ifrån - utan att det till hög grad även påverkas av yttre faktorer i den omgivande miljön. Han framhäver vidare att positiva synergieffekter kan uppnås genom att kombinera inre och yttre faktorer. Han hänvisar detta till forskning som visat att invånare i promenadvänliga områden var både mer fysiskt aktiva, och att de även uppvisade en högre grad av inre motivation till att vara fysisk aktiva. Det framgår vidare att det finns ett slags ömsesidig påverkan mellan inre och yttre, och bettendemässiga faktorer. Han menar också att en person både kan påverka, och påverkas av, sin omgivande miljö (Faskunger, 2007, ss. 21-26). Han förklarar detta sammanfattande med ”att ägna sig åt fysisk aktivitet som upplevs som positiv och njutningsfull kan exempelvis på egen hand påverka individens motivation eller benägenhet att fortsätta vara fysiskt aktiv” (a.a., s. 25). Faskunger menar vidare att detta tyder på att planeringen och utformningen av den fysiska miljön går bortom inre faktorer (individuella) och att det därför finns goda möjligheter att öka människors benägenhet till fysisk aktivitet genom att främja detta (a.a., ss. 36-40).

En viktig aspekt som påverkas av både inre och yttre faktorer som Faskunger belyser är den sociala aspekten. Han hänvisar till forskning som påvisat att människors benägenhet att motionera ökar av att se och möta andra människor som motionerar (a.a., ss. 45-50). Att erbjuda många mötesplatser för motion i städerna skulle således kunna tänkas vara viktigt för att främja invånarnas motionerande.

Stadsplaneringens övergripande påverkan på fysiska aktiviteter

Den danske arkitekturprofessorn Jan Gehl skriver i boken *Life between buildings* (2006, s. 30) att utomhusaktiviteter i väldigt hög grad påverkas av den byggda miljöns planering och utformning. Han menar således att stadsplaneringen inte bara avgör omfattningen, utan även vilka former av utomhusaktiviteter som utövas. Han förklarar att det på samma sätt som det går att skapa en (arkitektonisk) palett av en stad genom material- och färgval, likväl går att stadsplanera för att skapa en stad som främjar utomhusvistelse med en rik blandning av olika aktiviteter (Gehl, 2006, s. 30). Gehl menar att utomhusaktiviteter i offentlig miljö i huvudsak kan delas in i tre kategorier som han kallar för: *nödvändiga aktiviteter*, *sociala aktiviteter* och *valfria aktiviteten* (eng. optional activities). Den valfria aktiviteten beskriver han som den som utförs av egen vilja och lust och som i huvudsak sker på fritiden och som ex. på detta beskri-

ver han bl.a. olika typer av motionerande. Han förklarar också att de olika kategorierna har skilda förutsättningar vad gäller graden av påverkan från planering och utformning (a.a., ss. 9-14), och han skriver vidare att de utomhusaktiviteter som är speciellt påverkbara är de som utförs på fritiden i ett rekreativt syfte (a.a., ss. 33). Han menar vidare att det är just denna typ av utomhusaktiviteter som riskerar att försvinna vid dåliga förhållanden (läs: stadsplanering), men som även har stor chans att blomstra vid goda förhållanden (a.a., ss. 9-14).

Faskunger skriver att planeringen och utformningen av städerna påverkar en rad olika aspekter som styr människors fysiska aktiviteter. Han fokuserar mycket av sitt resonemang på att det är städernas täthet som avgör invånarnas benägenhet att röra på sig och han menar att den tätbebyggda staden ger upphov till mer fysisk aktivitet genom en högre tillgång, och framför allt en högre närhet, till viktiga målpunkter i människors vardagsliv. Han vänder sig därför mot vad han ser som en trend i västerländsk stadsplanering idag med en ökad utglesning av bebyggelsen, och med ett tilltagande bilberoende som en effekt av detta. Han menar vidare att detta förlopp har en rad negativa effekter på invånarnas benägenhet till att utöva fysiska aktiviteter av olika slag, och därmed även en dålig effekt på deras hälsa och allmänna välmående (Faskunger, 2007, ss. 36-40). I huvudsak bygger Faskunger sin teori om utglesningen av städerna som orsak till minskad fysisk aktivitet kring den typ av fysisk aktivitet som han beskriver som *aktiv transport* (a.a., s. 134), vilken framför allt innefattar vardagliga resor per cykel eller per fot till givna målpunkter som exempelvis skola, affärer och arbete. Denna typ av fysisk utomhusaktivitet skulle kunna liknas vid Gehls beskrivning av så kallade nödvändiga aktiviteter (Gehl, 2006, ss. 9-14), vilka han beskrev som den sortens aktiviteter som var den som påverkades i minst utsträckning av stadsplaneringen. Huruvida städernas täthet även påverkar den rekreativa fysiska aktiviteten i staden, nämligen motionerandet, framkommer inte lika klart i detta resonemang, annat än att tätheten främjar rörelse per fot och att utglesning främjar rörelse per motorfordon, vilket även har en påverkan för invånarnas motionerande (Faskunger, 2007, ss. 18-21).

Begreppet används *promenadvänlighet* för att beskriva om en byggd miljö motverkar eller främjar fysisk aktivitet och motionerande. Faskunger beskriver vidare att ett promenadvänligt område kännetecknas av en tät bebyggelse, en hög närhet till viktiga vardagliga målpunkter så som skolor, arbetsplatser, affärer, parker och rekreationsmiljöer inom rimligt gångavstånd, samt en trafikmiljö som inte hindrar de gåendes rörelse. Faskunger beskriver att invånare som bor i promenadvänliga områden uppvisar en avsevärt mycket högre grad fysiskt aktivitet och motionerande än invånare som bor i *promenadfientliga* områden. Han hänvisar här till forskning som påvisar att stadsinvånare i promenadvänliga områden motionerade i genomsnitt två tillfällen oftare per vecka och att de var 2,5 gånger mer benägna att nå den rekommenderade kvoten för fysisk aktivitet. Det framkommer vidare att städernas storlek till viss del är avgörande för hur väl olika faktorer påverkar invånarnas benägenheter till fysisk aktivitet och motion. Han förklarar att för invånare i stora städer (>100 000 invånare) var tätheten och närheten till vardagliga målpunkter mest avgörande för fysisk aktivitet, medan för invånare i mindre städer var det tillgången till gång- och cykelstråk som var mer avgörande. Han poängterar dock att för både stora och mindre städer visade det sig att tillgången till närliggande rekreationsområden var avgörande för den fysiska aktiviteten (Faskunger, 2007, ss. 36-40).

Faskunger beskriver att "bostadens närmiljöer" troligen är den miljö som har den största påverkan för människors fysiska aktivitet, och att utformningen av denna således är avgörande för människors fysiska aktiviteter. Han förklarar vidare att bostadens närmiljöer erbjuder många platser som inbjuder till fysisk aktivitet i form av bland annat lek och motion. Som ex. på sådana bostadsnära platser nämner han lekplatser, idrottområden, motionsspår, kvartersparkar och promenadvänliga stråk (Faskunger, 2007, ss. 18-21). Viktigt att notera här är att Faskunger med "bostadens närmiljö" i syftar på ett större bostadsområde eller en hel stadsdel, och alltså inte på en enskild bostadsgård.

Stödjande miljöer och avgörande aspekter

I litteraturen beskrivs det att den, som på olika sätt, är fysiskt aktiv är i behov av att det finns en fysisk miljö som stödjer denna aktivitet. För detta hänvisar författarna till en folkhälsovetenskaplig term som kallas för *stödjande miljöer* och som sammanfattningsvis innefattar alla de platser, miljöer, strukturer och faktorer som verkar för att främja fysisk aktivitet och motion. För att skapa s.k. stödjande miljöer för olika former av fysisk aktivitet, så som motionerande, menar de vidare att det krävs att ett flertal olika viktiga aspekter i den fysiska miljön uppfylls (Faskunger, 2007; Boverket, 2013). Boverket kallar dessa aspekter för *stödjande strukturer* och ger som exempel på sådana stödjande strukturer sammanfattningsvis: bebyggelsens utformning och struktur, lokaliseringen av viktiga målpunkter, utformningen av trafik och gatumiljöer, estetiska kvalitéer och vackra omgivningar, tillgänglighet och orienterbarhet, tillgång till landskap och natur- och grönområden, anläggningar för idrott- och träning (Boverket, 2013). Även Faskunger (2007) gör en liknande sammanställning för vad han anser är de viktigaste aspekterna för hur den byggda miljön påverkar fysiska aktiviteter och ger som exempel: Parker och grönområden, anläggningar för idrott- och rekreation, bebyggelsens utformning och struktur, trygghet och säkerhet. Det måste dock påpekas att Faskunger inte avgränsar sig till att enbart beröra utomhusmiljöer eller aspekter som är påverkbara ur ett planerings- och landskapsarkitektoniskt perspektiv, vilket således gör att inte alla hans aspekter är relevanta för denna uppsats (ex. inomhusmiljöers påverkan).

I dessa två rapporter framgår ett tydligt mönster för vilka aspekter som framstår som de viktigaste för främjande av fysiska aktiviteter och då framför allt motionerande. Detta mönster framträder även i mycket av den övriga litteraturen, dock sammanfattas det inte lika konkret som i dessa två rapporter.

Utifrån litteraturstudien har det sammanfattningsvis framkommit fem övergripande aspekter av planering och utformning (stadplanering och landskapsarkitektur) som framstår som särskilt relevanta och avgörande för människors vardagliga motionerande i staden. De fem aspekterna och vad som sammanfattningsvis ingår i dessa är:

- Tillgången till parker och grönområden: *stadsparker, naturliknande parker, gröningar, naturområden och dylikt.*
- Tillgången till idrotts- och träningsanläggningar: *motions- och promenadslingor, utomhusgym, näridrottsplatser och dylikt.*
- Tillgången till vackra och estetiskt tilltalande miljöer: *upplevelsen av vackra inslag i omgivningen, bebyggelse såväl som natur (denna aspekt bygger i hög grad på individens subjektiva upplevelse).*
- Trafik- och vägmiljöers påverkan: *övergripande trafik- och rörelsestrukturer, gångvägar, promenadstråk, gaturummets utformning, trafiksäkerhet och dylikt.*
- Upplevelsen av trygghet och säkerhet: *upplevelsen av personlig trygghet och säkerhet.*

Parker och grönområden

Parker och grönområden beskrivs som miljöer som är särskilt främjande för fysisk aktivitet och motionsutövande (Boverket, 2013, ss. 20-25; Faskunger, 2007, ss. 50-55). I Boverkets rapport går det att läsa att den vanligaste formen av aktivitet i parker och grönområden är just motionerande, främst i form av promenerande och jogging.

Tillgången till närliggande parker och grönområden har stor betydelse för stadens invånare och de som bor i ett område med en med god tillgång till detta uppvisar en mycket högre frekvens till fysiska aktiviteter. Faskunger förklarar att i stort sett alla invånare i staden utnyttjar parkmiljöer

om förutsättningen är att de finns inom ca 200 meter från bostaden, och att denna benägenhet omväxlande avtar om avståndet är 1000 meter eller längre. Han menar även att det är av avgörande betydelse för människors utövande av fysiska aktiviteter i parkmiljöer ifall de upplevs som främjande för detta (Faskunger, 2007, ss. 50-55). Detta stämmer väl in med Gehls resonemang om att det är just de lustfyllda och rekreativa aktiviteterna som är de mest påverkbara av den fysiska utformningen (Gehl, 2006, s. 33), som bl. a. vardagligt motionerande. Faskunger (2007, ss. 50-55) beskriver vidare att det finns speciellt viktiga egenskaper som behövs för att en parkmiljö ska vara inbjudande och främjande för fysisk aktivitet. Han förklarar att dessa egenskaper är:

- En rik och varierad vegetation.
- Vacker och njutbar atmosfär.
- Intressanta och slingrande stråk.
- Tillgång till lugna plaster för återhämtning.
- Tydlig skyltning och bra orienteringsmöjligheter.
- Tillgång till toaletter.
- Att kunna se andra människor motionera.
- En hög trygghetskänsla.

Det betonas dock att vad som anses som viktigt för att en parkmiljö ska inbjuda till fysiska aktiviteter är väldigt individuellt. Han påpekar även att det finns generella skillnader mellan olika grupper av invånare om vad som anses avgörande och förklarar som exempel på detta att trygghetsaspekten är särskilt viktig för kvinnor och äldre personer för att deras benägenhet att motionera ska öka utav en god tillgång till park- och naturmiljöer (ibid.). Det framkommer vidare i litteraturen att det inte bara är mängden, storleken, innehållet och kvalitén på parker- och grönområden som är viktig för att öka människors motionerande, utan att det även är avgörande att det finns en god tillgänglighet till dessa miljöer för stadens invånare. Det betonas särskilt att tillgängligheten till grönområden i städernas utkanter, vilka lämpar sig utmärkt för motionerande, ofta är begränsade av barriärer, främst i form av vägar och bebyggelse. Andra fysiska hinder som beskrivs som negativa för motionerande i grönområden är bristen på skötsel, vilket påverkar framkomlighet. Vidare framkommer det även att det inte enbart är de fysiska barriärerna som kan hindra tillgängligheten utan att detta även kan utgöras av brist på kunskap och information om grönområdenas möjligheter för rekreativa aktiviteter, och att det därför är viktigt för städerna att marknadsföra detta till invånarna (Boverket, 2013, ss. 56-58).

Faskunger belyser problematiken med att den viktiga park- och naturmarken ständigt hotas av nyexploatering och hänvisar till att andelen park- och naturmark i svenska städer generellt sett har minskat avsevärt sedan 1980-talet. Han betonar vikten av en medveten stadsplanering för att prioritera viktiga intressen och att lyckas förtäta städerna utan att minska den för motionen så viktiga park- och naturmarken (Faskunger, 2007, ss. 50-55). Boverket (2013, ss. 14) framhåller att förtätning förvisso är ett nödvändigt behov i våra städer idag, men att det samtidigt är viktigt att se till att de stora kvalitativa grönytor i städerna behålls eftersom de är särskilt viktiga för rekreation, motion och lek, och dessutom oersättliga. De efterlyser vidare att kunskaperna om parkernas betydelse för fysisk aktivitet ges ett större utrymme redan tidigt i planprocessen.

Idrotts- och träningsanläggningar

Tillgången till idrotts- och träningsanläggningar har en stor påverkan för motionerande, förutsatt att de är lättillgängliga för stadens invånare (Faskunger, 2007, ss. 55-59; Boverket, 2013,

ss. 20-25). Studier har visat att andelen invånare som motionerade ökade med 25 % i bostadsområden där man anlagt näridrottsplatser, och att människor som upplever sig ha en god tillgång till idrott- och träningsanläggningar i sitt närområde är upptill 40 % mer benägna att motionera (Faskunger, 2007, ss. 55-59). Det framkommer vidare att det finns en s.k. *dos-respons effekt* av att ha god tillgång till motionsfrämjande anläggningar i sitt närområde i form av exempelvis promenadstråk, löparslingor och utomhusgym, då detta inte bara ökar det faktiska motionerandet utan även påverkar de inre faktorerna i form av lust och motivation, och därmed även benägenheten att motionera ännu mer (a.a., ss. 18-21, ss. 55-59).

Det framkommer att det blivit allt vanligare med s.k. *näridrottsplatser* i svenska städer. Ett fenomen som ursprungligen kommit från Norge i början av 1990-talet där man idag har över 1400 sådana anläggningar. Näridrottsplatserna beskrivs syfta till att främja vardaglig och spontan motion, och de är främst koncentrerade runt bostadsområden. Idrotts- och träningsanläggningar beskrivs som mycket uppskattade inslag i det offentliga rummet och de är väl besökta av folk av alla åldrar - av såväl barn som ungdomar som vuxna - vilket gör att de även fungerar som viktiga sociala mötesplatser i städerna (Faskunger, 2007, ss. 55-59; Boverket, 2013, ss. 20-25). Det framgår dock att det idag finns en stor brist på offentliga idrotts- och träningsanläggningar för motionerande och att efterfrågan på fler sådana platser är mycket stor. Det beskrivs även som ett problem att många av dessa anläggningar som finns idag är placerade i städernas utkanter, vilket ofta gör det svårt för människor att tillgå dem enkelt och spontant i vardagen (Boverket, 2013, ss. 20-25).

Landskapsarkitekten och genusvetaren Anna Krook beskriver i en artikel i *Arkitekten* (2014) att det finns ett problem med att idrotts- och träningsanläggningar i det offentliga rummet ofta är skapade för att användas utav män. Hon förklarar att de flesta anläggningarna utgår ifrån manliga aktiviteter så som bollspel och styrketräning, och hon efterlyser därför en bredare variation av träningsmöjligheter som passar kvinnor bättre. Hon påpekar även att det ofta finns uppenbara misstag i utformningen av dessa näridrottsplatserplatser då man utgått ifrån mannen som norm. Hon ger som exempel på detta att man ofta anlägger utomhusgym med för tunga vikter och för höga räcken för att kvinnor ska kunna använda dem optimalt. Hon efterlyser vidare en större bredd och variation av dessa platser, och menar att de inte alltid bör vara inriktade på manlig träning och tävlan. Även Faskunger belyser att det finns ett slags jämställdhetsaspekt i planeringen och utformningen av idrott- och träningsanläggningar, då kvinnor i högre grad än män upplevde problematik och obehag med oönskad exponering när de motioner på sådana platser. Han beskriver sammanfattningsvis även att motionerande är en aktivitet som bygger på att man har bra självförtroende och är bekväm med sin kropp (då den offentliga exponeringen blir lite som att blotta sina eventuella fysiska brister för andra människor) och att detta kan vara ett stort problem för många människor, inte minst för kvinnor (2007, ss. 55-59). Han belyser även att män i högre grad än kvinnor upplever sig ha tillgång till bra anläggningar för motion och träning i sitt närområde (a.a., ss. 44-47).

På Göteborgs stads hemsida går det exempelvis att finna rikligt med information om miljöer och anläggningar för olika sorters utomhusmotionerande. De länkar även vidare till tjänster där motionärer kan tipsa varandra om lämpliga jogging- och promenadslingor, i och utanför staden (Göteborgs stad, *Motion och hälsa*, [online], 2014-05-23). Även på Malmö stads hemsida går det att finna detaljerad information om ett antal särskilda motionsspår i staden (Malmö stad, *Motionsspår*, [online], 2014-05-23). Dessa två exempelfall med utbyggnad av idrotts- och träningsanläggningar och med god informationsspridande om dessa får dock ses som goda förebilder för något som generellt sett annars förefaller som ganska bristfälligt.

Vackra och estetiskt tilltalande miljöer

Vackra och estetiskt tilltalande miljöer beskrivs ha en stor påverkan på människors fysiska aktiviteter i sitt närområde, och det beskrivs framför allt ha en stor inverkan på de rekreativa aktiviteterna (Faskunger, 2007, ss. 47-48; Gehl, 2006, ss. 9-14), så som det vardagliga motionerandet.

Faskunger menar att det finns många förtjänster som dagens *nyurbana* stadsideal (*new urbanism*) medfört i form av ökad medvetenhet och tilltro till design och estetiska kvalitéer i planeringen och utformningen av nya bostadsområden och stadsrum. Han förklarar vidare att vackra arkitektur, både vad gäller byggnader, landskap och offentliga rum, har en positiv inverkan för att stärka invånarnas samhörighet med sitt närområde och att det i kombination med en gång- och cykelvänlig trafikplanering bidrar till mer liv och rörelse, och till en ökad benägenhet att vara fysiskt aktiv (Faskunger, 2007, ss. 47-48). I rapporten *Gångbar stad* som tagits fram av SKL framgår det att människor ofta väljer att vara fysiskt aktiva i miljöer de anser är attraktiva. För att komma fram till vad invånarna anser är attraktiva miljöer menar rapportens författare att stadsplanerarna bör genomföra undersökningar bland befolkningen för att ta reda på detta. De hänvisar även till en principmodell som Karlskrona kommun tagit fram för vad som kan skapa uppskattade estetiska (visuella) kvalitéer för fysiska aktiviteter i staden. I modellen anges bl.a. att det är viktigt att utgå ifrån fotgängarnas visuella perception och att det därför är viktigt att vara extra medveten i utformningen av markbeläggning och byggnadernas nedre fasader eftersom det är där deras blickar oftast är riktade. I modellen framhålls även värdet av enhetlighet, sammanhang och orienterbarhet i stadsrummet vad gäller färg- och materialval, samt en varierad belysning för att skapa stämning och fokus i stadsrummet (Sveriges kommuner och landsting, 2013, ss. 16-20).

Jan Gehl menar att eftersom det kan upplevas väldigt krävande för den fysiskt aktiva att röra sig till fots (motionera) långa sträckor så bör stadsrummet utformas för att minska denna upplevelse. Han förklarar att raka och innehållsmässigt monotona gångsträckor upplevs som mycket längre än de som är slingrande och innehållsrika, och som upplevs som vackra och intressanta. Han förklarar detta med att människans perception är väldigt påverkbar och man helt enkelt blir distraherad från sin känsla av trötthet (Gehl, 2006, ss. 133-146). Han menar således att längden på den strecka en person är beredd att promenera eller jogga är inte bara beroende av dennes inre förutsättningar utan i hög grad även av yttre förutsättningar i form av stadsrummets utformning och estetik.

”Möjligheten att ta långa promenader utan avsikter utöver upplevelsen som själva promenaden utgör är betydelsefull för spontan fysisk aktivitet. Det är mentalt viktigt att kunna göra en runda, och ett varierande stadslandskap med inslag av naturmiljöer längs promenaden är betydelsefulla kvaliteter för att skapa attraktiva stråk och platser”. (Boverket, 2013, s. 44)

Trafik- och vägmiljöer

Promenerande beskrivs som en mycket viktig aktivitet i stadsrummet, men som också kräver att den aktiva personen har tillräckligt med utrymme att röra sig fritt och obehindrat genom staden. Det understryks dock att behovet av utrymme, och toleransen för störningar, är starkt beroende på vilken kontext man befinner sig i och vilken typ fysisk aktivitet man utövar (Gehl 2006, ss. 133-146). Eftersom motionerande personer ofta har en högre fart än andra fotgängare kan man tänka sig att detta är en särskilt viktig aspekt just för dem.

Gehl förklarar att de fotburna aktivitetsutövarna är känsliga för vilket underlag de rör sig på. Han exemplifierar med att gatsten och kantstöd kan ge problem med ojämnheter i marken, och att blanka hårgjorda material kan bli väldigt hala av nederbörd, samt att grus och sand kan vara svårt att gå på för vissa personer (ibid.). I tidsskriften *Aktiv träning* framkommer det att många utövare föredrar att motionärera på asfalt eftersom det är ett jämnt och stabilt underlag som dessutom är lättillgängligt för de som bor i staden. Samtidigt framgår det att asfalten genom sin hårdhet och släta struktur orsakar en hög och enformigt belastning på motionärernas kroppar, vilket kan leda till förslitningsskador. Det framgår vidare att mjukare underlag som gräs, grus och fallna barr (skogsstigar) minskar skaderisken radikalt genom att de minskar stötblastningen i fötter och leder och genom att de ger en mer fördelad belastning över kroppen. Nackdelen med att motionera i denna miljö (skogsliknande miljö) beskrivs dock som att det kan vara svårtillgängligt att ta sig fram snabbt och smidigt (Aktiv träning, 2012).

Barriärer, främst orsakade av motortrafiken och effekterna av denna i stadsrummet, innebär ofta att fotgängarna blir störda i sitt rörelsemönster och tvingas att ta krångliga omvägar genom stadsrummet. Gehl menar dock att detta inte bara handlar om att planera om motortrafiken för att skapa en gångvänligare trafik- och rörelsesystem i staden, utan att det även innebär att stadsplanera för att skapa ett helt nätverk och en hel stadsstruktur som främjar fotburen rörelse i staden (Gehl, 2006, ss. 133-146), så som motionerande.

Det framkommer att det är viktigt att gångvägnätet har en liten *maskvidd*, dvs. att det är korta avstånd mellan möjliga korsningspunkter, eftersom detta medför en ökad möjlighet att finna alternativa vägar för sin rörelse i stadsrummet. Det beskrivs vidare att detta kräver en stadsplanering som främjar småskalighet i uppbyggnaden kvarter- och vägstrukturen i staden. Det framgår även att det är viktigt att gångnätverken har en hög *konnektivitet*, vilket innebär att det finns en hög andel kopplingar till andra stråk och målpunkter (Boverket, 2013, ss. 22-25, ss. 42-44). Lawrence et al. (2000, s. 48) skriver att en hög grad av konnektivitet med många korsningspunkter i vägnätet är viktigt för att främja fotgängarnas rörelse, och framhåller rutnätsmönstret (*Grid-system*), där vägar skapar ett slags rutnät genom staden, som idealt för att uppnå hög konnektivitet, eftersom detta system ger flest möjliga korsningspunkter, och därav även flest möjligheter till alternativa motionssträckor. Det framgår vidare att det är viktigt att gångstråk och andra vägmiljöer utformas med en hög *orienterbarhet* för att människor lätt ska kunna hitta och även ha möjlighet att kunna finna alternativa vägar vid behov. En hög orienterbarhet beskrivs kunna uppnås genom att ta tillvara på viktiga siktstråk och vyer mot kända mötesplatser och målpunkter, samt genom att ordna med tydlig skyltning, och att gestalta utomhusrummen med tydliga sammanhang (Boverket, 2013, ss. 22-25, ss. 42-44).

I Boverkets rapport skriver författarna att tillgängligheten till bra trafik- och vägmiljöer för fotgängare inte enbart handlar om den fysiska och juridiska möjligheten att fram i olika sorters vägmiljöer utan att det även är viktigt att det sker på ett sätt som upplevs som tryggt och säkert. Trafik- och vägmiljöerna styrs idag av en standard (*Väg och gators utformning*) som utgår ifrån sträckans trafikmängd och hastighet. Det framgår dock att på grund av att biltrafiken är prioriterad i utformningen av dessa miljöer så är idag gång- och cykeltrafiken strakt begränsad, och trafiksäkerheten ofta för låg (Boverket, 2013, ss. 22-25). Även Faskunger skriver att en hög mängd motortrafik i ett område inte bara begränsar vardagligt motionerande, men att det även kan utgöra en påtaglig fara för gång- och cykelburna. Han hänvisar till att den största risken att bli skadad eller dödad vid utomhusvistelse i stadsmiljö är just vid trafikolyckor (Faskunger, 2007, ss. 72-74). Samtidigt skriver han att den vanligaste plasten att utöva vardaglig motion på är just i gatu- och trafikmiljöer i närheten av sin bostad (a.a., s. 18-21). Han menar vidare att planeringen och utformningen av trafik- och vägmiljöer är en oerhört viktig aspekt att beakta för att främja människors fysiska aktiviteter och för att förhindra att olyckor sker. Han förklarar att det går att minska antalet olyckor dels genom sänka hastigheter men även genom att planera för ordentliga trottoarer och separata gång- och cykelvägar.

Han menar vidare att det även kan skapas ett slags positiv kedjeeffekt då planering som främjar gång- och cykeltrafik medför fler gående och cyklister och mindre bilism, vilket i sin tur har visat sig öka trafiksäkerheten (a.a., s. 72-74). Det framkommer även att just korsningspunkter kan utgöra en potentiell säkerhetsrisk för fotgängare att skadas i trafiken. Framför allt är det farligt om det finns separata cykelbanor då det då blir tre trafiktyper med tre olika hastigheter som möts på en och samma gång (Lawrence et al., 2000, ss. 60-61). Det påpekas även de att gemensamma gång- och cykelbanor beskrivs som ett problem för både framkomligheten och säkerheten för de olika fotgängargrupperna, däribland motionärerna. Orsaken anges vara att cyklar och fotgängare rör sig i väldigt olika hastigheter. Det framhålls därför att i stadens centrala läge där trängselfaktorn är betydande, bör dessa två trafikslag därför delas upp i separata vägbanor, medan det i stadens ytterkanter kan fungera med en gemensam väg bana med ett enkelt målat streck som skiljelinje. Rapporten *Gångbar stad* tar även upp diskussionen kring så kallade *shared space*-ytter, vilka är trafikmiljöer på vilka alla de olika trafikslagen ska samsas. De menar att *shared-space* ibland medför otydligheter, vilket gör att det istället skulle kunna vara tydligare att definiera sträckan som ett rent gångfartsområde om man vill främja fotgängarna. Rapporten poängterar även att det dock inte bara är utrymme och uppdelning av trafikslagen som är det viktiga utan att det även finns många funktionella aspekter att tänka på vid utformningen av fotgängarvänliga gator och stråk, så som placeringen av träd, stolpar och annan utrustning (Sveriges kommuner och landsting, 2013, ss. 34-37).

Lawrence et al. (2000, ss. 55-56) skriver att utformningen av trafik- och vägmiljöer till stor del avgörs för vilken grupp man har i fokus i planeringen. De förklarar att eftersom biltrafiken och gångtrafiken rör sig genom gatumiljön i helt olika hastigheter så påverkar detta vad som upplevs av de olika trafikslagen. De menar att den ideala utformningen för biltrafiken, med långa raka vägsträckor med monoton utformning länge varit den som premierats till fördel för gångtrafikanterna preferenser för variation av rumsligheter och hög detaljrikedom. Professor Mattias Qviström på SLU berättar i en intervju i tidskriften *Extrakt* (2013) att städerna tidigare bara planerats för två olika typer av hastigheter, en för bil och en för gång. Han menar dock att detta håller på att förändras i och med att det vardagliga motionerandet idag ofta tar sig andra uttryck än vanlig gång utan ex. i form av löpning i stadsmiljö, vilken har en helt annan hastighet än vanlig gångtrafik. Han pekar på att det idag redan påbörjats en anpassning för cyklande i staden och menar att detta även skulle kunna göras för att anpassa staden för de motionerandes behov. Qviström menar vidare att han tror att just löpning i stadsmiljö kommer att öka eftersom det är en utmärkt form vardagsmotion som passar människors livsstil. Han menar dock att det krävs utökad kunskap kring planering för motionerande och just löpning, vilket han menar saknas idag (Extrakt, 2013). I rapporten *Gångbar stad* skriver författarna att man bör planera för fotgängarnas rörelseaspekter på samma sätt som man idag planerar för bilen och cykeln, om man vill främja en fysiskt aktiv stad (Sveriges kommuner och landsting, 2013, ss. 6-11). De menar att en anledning till att fotgängarna idag är så eftersatta i stadsplaneringen i jämförelse med andra trafikslag är på grund av att det idag saknas god tillgång till statistik över deras rörelse, så som det finns för bil och cykeltrafiken, och att planerarna därför bör införskaffa sig statistik över fotgängarnas rörelse för att ha som planeringsunderlag för framtida förbättringar. Det framgår vidare att särskilda stråkanalyser kan ge bar uppfattning om fotgängarnas rörelsemönster och därigenom vilka behov de har (a.a., ss. 23-31). Författarna redogör vidare för hur ett sammanhängande nätverk genom staden, med fotgängarnas rörelse i fokus, kan planeras och utformas. De förklarar att ett sådant nätverk i utgörs av flera olika delar som beror på vilken användningsaspekt de har, och att man bör börja med att planera det funktionella nätverket som berör den vardagliga funktionsinriktade rörelsen, för att sedan sammankoppla detta med nätverk som utgörs av attraktiva gångstråk och stråk som i huvudsak används för rekreativa aktiviteter så som vardaglig motion (a.a., ss. 6-11). Det beskrivs vidare att ett problem är att många av städernas populära motionsstråk, som ofta åter-

finns i parker och omkringliggande grönområden, idag ofta är avskilda från det övriga fotgängarnätverket p.g.a. dåliga och otillgängliga trafik- och vägmiljöer. Författarna menar därför att planeringen bör ta fokus på att sammanlänka dessa till ett helomfattande nätverket, både i och utanför staden (a.a., s. 20). De förklarar vidare att för att uppnå ”likvärdigt samspel” mellan fotgängarnas rörelse och de andra trafikslagen så måste dagens problem med alltifrån säkerhet, till flöden och trängsel, till dryga stopp och väntetider, och barriärer m.m. som begränsar fotgängarnas framkomlighet noggrant bör undersökas från översiktlig nivå ned till detaljplaneringsnivå (a.a., ss. 34-37).

”I dag ses det som en självklarhet att ha full framkomlighet med bil. I stället borde planeringen präglas av ett synsätt där det är en självklarhet att kunna röra sig till fots eller per cykel, att leka eller springa i sin närmiljö”. (Boverket, 2013, s. 14)

Trygghet och säkerhet

Upplevelsen av personlig trygghet och säkerhet beskrivs som en av de viktigaste aspekterna för att främja människors fysiska aktivitet. Framför beskrivs detta ha en stor påverkan på kvinnors motionerande. Statistik visar att det är hela fyra gånger så vanligt att kvinnor avstår från att vistas utomhus på grund av upplevd otrygghet (Faskunger, 2007, ss. 68-71). I rapporten *Alla har rätt att känna sig trygga* (Boverket, 2009, ss. 9-14) slår författarna fast att det är stor skillnad på mäns och kvinnors upplevelse av otrygghet på offentliga plaster. Framför allt menar de, är det risken för att utsättas för sexuellt våld som påverkar kvinnors upplevelse av otrygghet. De poängterar att det inte handlar om att kvinnor är mer rädda än män generellt, utan att det istället handlar om en ständig oro att behöva kalkylera för risken att bli utsatt för överfall när de rör sig i det offentliga utomhusrummet. Något de menar att män, trots att de statistiskt sett är mer utsatta för våld, inte upplever i samma utsträckning. De menar vidare att detta är ett demokratiproblem, då det begränsar kvinnors möjligheter tillrörelse och aktiviteter i det offentliga utomhusrummet (ibid.) De listar ett par åtgärdande faktorer som de menar är särskilt viktiga att uppmärksamma i planeringen och gestaltningen av utemiljöer för att öka upplevelsen av trygghet, och de menar utifrån detta att det är avgörande för en plats om den:

- Är överblickbar.
- Är befolkad.
- Har kontakt med omgivande miljöer (konnektivitet).
- Har en hög orienterbarhet.
- Har en god blandning av kommunikationsstråk och bebyggelse.
- Är välskött (vegetation, skräp, klotter, utemöblering belysning).

Beteendeforskaren Tommy Birgersson skriver i rapporten *Brott, bebyggelse och planering* (1998, ss. 63-66) att en starkt funktionsuppdelad stad är till nackdel för trygghetsupplevelsen i utemiljöer då exempelvis industriområden, köpcentrum och kontorintensiva områden ofta är ödelagda på kvällstid, vilket uppfattas som otryggt. Även parker och grönområden beskrivs som miljöer som kan upplevas som mycket otrygga kvällstid, och att det är framför allt kvinnor som upplever dessa miljöer som otrygga (a.a., ss. 80-81; Faskunger 2007, ss. 68-71; Boverket 2009, ss. 9-14). Samtidigt beskrivs parker och grönområden som särskilt viktiga för att främja människors motionerande (Faskunger, 2007, ss. 50-55; Boverket, 2013, ss. 20-25). Birgersson förklarar att människor överlag, och i synnerhet kvinnor, föredrar att röra sig i bebyggda områden kvällstid, där det finns andra människor ute (Birgersson, 1998, ss. 80-81).

Han beskriver att motionsslingor ofta har belysning kvällstid, men att de ändå upplevs som otrygga av framför allt kvinnor, då de ofta är öde (a.a., ss. 84-85).

Birgersson menar att städer bör planeras efter rutnätsmönster om man vill främja trygghet eftersom detta skapar bättre möjligheter till liv och rörelse i uterummet, samt att det skapar förutsättningar för fler alternativa omvägar (a.a., ss. 63-65), vilket beskrivs som mycket viktigt för att främja trygghetsupplevelsen, framför allt i de miljöer som beskrivs som otrygga (Birgersson, 1998, ss. 80-81; Boverket, 2009, ss. 9-14). Han menar även parker upplevs som otrygga då de ofta är öde på kvällarna, och för att de är svåra att överblicka p.g.a. mörker och tät vegetation. För att öka tryggheten menar han att parker bör utformas med god belysning, välskött vegetation som inte är placerad för nära gångvägarna, en hög orienterbarheten och entréer som ansluter till befolkade miljöer (Birgersson, 1998, ss. 84-85). Han förklarar även att det är mycket viktigt att hålla utemiljöerna städade och fria från skräp och graffiti eftersom detta annars upplevs som otryggt (a.a., s. 87-88). Även Faskunger betonar vikten av god belysning kvällstid som en av de allra viktigaste åtgärderna för att främja trygghet i miljöer som upplevs som otrygga. Han understryker att detta är särskilt viktigt i Sverige med tanke på våra långa perioder av mörker (Faskunger, 2007, ss. 68-71).

Planeringens förutsättningar och möjligheter

Boverket skriver att kommunerna har ett stort inflytande i att kunna påverka förutsättningarna för människors fysiska aktivitet och motionerande eftersom de genom sitt planmonopol besitter möjligheterna att planera och utforma framtidens stadsmiljöer. De menar även att länsstyrelserna har en viktig roll i detta eftersom de har en avgörande roll i den övergripande regionala planeringen, men även i den kommunala planeringen genom sitt uppdrag som gransknings- och prövningsinstans. De framhåller också länsstyrelsernas betydelsefulla uppgift att tillhandahålla kommunerna med planeringsunderlag för att möjliggöra en framtida samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och motion. De påpekar även statliga myndigheters roll i detta så som Naturvårdsverket och Skogsverket med sitt inflytande över viktiga naturområden, Trafikverket med sitt övergripande ansvar för trafikplaneringen och sig själva (Boverket) genom sin roll som samordnare av den nationella samhällsplaneringen (Boverket, 2013, ss.16-18).

Boverket förklarar att det förvisso inte finns direkt inskrivet i planeringslagstiftningen att samhällsplaneringen ska främja fysiska aktiviteter, men att detta trots allt uttrycks i *Plan- och bygglagen* (PBL). Som exempel på detta hänvisar de till PBL (2 kap. 3 § p.1 & 2: 2 kap. 7 § p. 3 och 4 PBL) som de menar tar särskild hänsyn till flera exempel på motionsfrämjande aspekter (stödjande miljöer), och där det går att läsa att: ”planeringen (ska) främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder samt en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper” (Boverket, 2013, s. 20) samt att ”vid planläggning enligt PBL ska hänsyn tas till behovet av att det inom eller i anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse finns parker och andra grönområden samt lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse” (ibid.).

De förklarar vidare att PBL förvisso inte reglerar avstånd och tillgänglighet till grönområden, idrottsanläggningar eller andra viktiga platser för motion, men att detta är något som kommunerna har möjlighet att göra upp riktlinjer för i sin översiktsplanering. De menar vidare att det i denna planprocess även finns goda möjligheter att samla in information om befolkningens önskemål och behov. De betonar framför allt översiktplanens möjligheter att påverka fysisk aktivitet och motion då det är i denna som långsiktiga riktlinjer för var och hur utbyggnaden av bl.a. av gång- och cykelnätet, idrottsplatser, parker och grönområden ska ske. Det framgår också att översiktsplanen ska vara vägledande för efterföljande detaljplanering samt att det är

utifrån denna som vidare planprogram för ex. trafik och gröstruktur utgår ifrån (Faskunger, 2008, ss. 20-21; Boverket, 2013, ss. 30-32). Boverket betonar även detaljplanens viktiga roll i planeringen, eftersom det är i denna som utformningen av viktiga stödjande miljöer för fysisk aktivitet skulle kunna fastslås, genom att t.ex. reglera markanvändning och bebyggelsestruktur samt utformningen av idrottsplatser, parker och gång- och cykelmiljöer (Boverket, 2013, ss. 30-32).

Faskunger efterlyser att stadsplanerarna ska följa den vägledning som Boverket tagit fram som påpekar vikten av att det ska finnas tillgång till park- och naturmiljöer inom 300 meter från bostäder och skolor. Han menar också att det bör göras utredningar för om detta ska kunna ges särskild skyddsstatus i PBL och MB (Miljöbalken). Han argumenterar vidare för att även förvaltningsaspekten av dessa grönområden bör tas upp i den fysiska planeringen för att säkerhetsställa bostadsnära parkers och grönområdets kvalitéer över tid (Faskunger, 2008, ss. 20-21). I rapporten *Gångbar stad* menar författarna att kommunerna skulle kunna utveckla särskilda gångplaner för att visa hur fotgängarnas situation kan främjas i framtida planering och utformning av städerna. De förklarar att denna bör utformas som andra typer av planprogram för t.ex. trafik och grönområden och utgå ifrån en systematisk insamling av information om nuvarande förhållanden, möjligheter och potentialer samt mål och visioiner med arbetet. De framhäver även vikten av en tydlig dialog med befolkningen i upprättandet av gångplanen för att få så tydlig information som möjligt om brister och önskemål (Sveriges kommuner och landsting, 2013, ss. 22-32).

Enkätundersökningen

Parker och grönområden

I enkätundersökningen framkom det tydligt att tillgången till parker och grönområden hade mycket stor påverkan på de tillfrågades motionerande. Så många som 88 % svarade att det hade en stor eller mycket stor påverkan för deras benägenhet att motionera, och hela 83 % svarade att det även hade en påverkan för deras faktiska motionerande. För det sistnämnda menade en stor majoritet (71 %) att aspekten haft en positiv inverkan, och endast en liten andel av deltagarna (12 %) menade att det haft en negativ inverkan på deras faktiska motionerande.

Idrotts- och träningsanläggningar

Det framkom att tillgången till idrotts- och träningsanläggningar hade en stor påverkan på de tillfrågades motionerande. Sammanlagt svarade 68 % att aspekten påverkade deras benägenhet att motionera, och 71 % svarade att det även hade en påverkan för deras faktiska motionerande. Sammanlagt svarade 51 % av de tillfrågade att aspektens påverkan varit positiv och att de därför motionerat mera, och 12 % svarade att de upplevde aspekten som negativ och att de därför motionerat mindre. De manliga deltagarna upplevde generellt att aspekten hade en något högre påverkan för deras benägenhet att motionera, och framför allt en högre påverkan för deras faktiska motionerande, än vad kvinnorna gjorde. Framför allt var det slående många män som upplevde att aspekten medförde en negativ påverkan på deras faktiska motionerande, vilket kan tolkas som att det inte var nöjda med tillgången till idrott- och träningsanläggningar i sitt närområde och därför motionerat mindre än vad de annars skulle ha gjort.

Diagram 1. Parker och grönområden, påverkan på benägenhet.

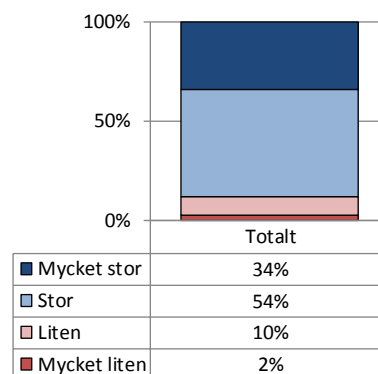


Diagram 2. Parker och grönområden. Påverkan på faktiskt utfall.

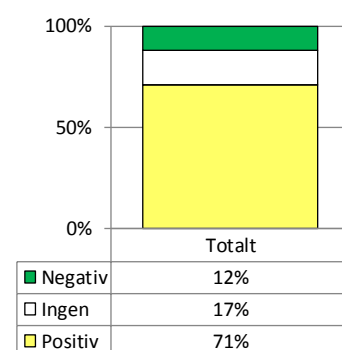


Diagram 3. Idrotts- och träningsanläggningar. Påverkan på benägenheten.

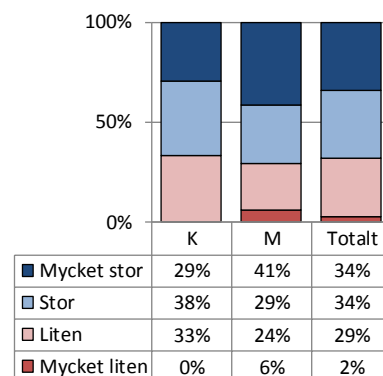
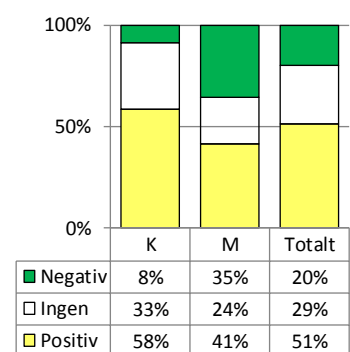


Diagram 4. Idrotts- och träningsanläggningar. Påverkan på faktiskt utfall.



Vackra och estetiskt tilltalande miljöer

I enkätstudien framkom det att upplevelsen av tillgång till vackra och estetiskt tilltalande miljöer hade en ganska stor påverkan på de tillfrågades motionerande. Sammanlagt svarade 63 % att aspekten påverkade deras benägenhet att motionera, och 46 % svarade att det även hade en påverkan för deras faktiska motionerande. Av de tillfrågade som ansåg att det hade en påverkan för deras faktiska motionerande svarade samtliga att det hade en positiv påverkan, vilket vidare kan tolkas som att de som upplevde en god tillgång till vackra och estetiskt tilltalande omgivning och därför motionerade mera än vad de annars skulle ha gjort.

Trafik- och vägmiljöer

Det framkom att trafik- och vägmiljöer hade en stor påverkan på de tillfrågades motionerande. Sammanlagt svarade 78 % att det hade en påverkan för deras benägenhet att motionera, och 51 % att det hade en påverkan för deras faktiska motionerande, vilket var en relativt hög andel. Endast 17 % menade att aspekten hade en positiv påverkan för deras motionerande, och 34 % menade att det hade en negativ påverkan. På frågan om ev. konsekvenser aspekten medfört för det faktiska motionerandet uppgav hela 61 % av de tillfrågade att det medfört att de valt en annan plats att motionera på än vad de annars skulle ha gjort, 24 % uppgav att de valt en annan tid att motionera på än vad de annars skulle ha gjort, och 17 % uppgav att de helt enkelt avstått från motionerande p.g.a. aspektens påverkan. Detta kan vidare tolkas som att en relativt hög andel av de tillfrågade upplevde att trafik- och vägmiljöerna var negativ för dem och att det även medförde negativa konsekvenser för deras motionerande.

Diagram 9. Trafik- och vägmiljöer. Faktiska konsekvenser.

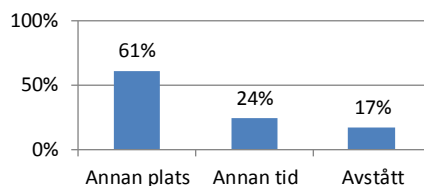


Diagram 3. Vackra miljöer. Påverkan på benägenheten.

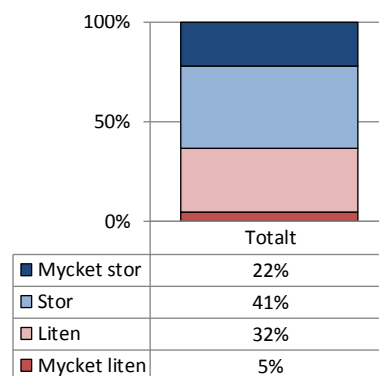


Diagram 4. Vackra miljöer. Påverkan på faktiskt utfall.

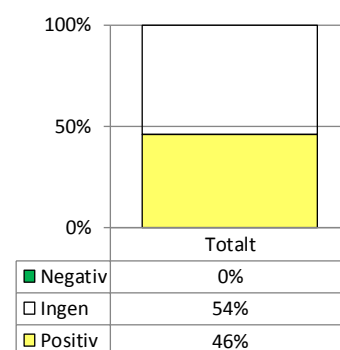


Diagram 5. Trafik- och vägmiljöer. Påverkan på benägenheten.

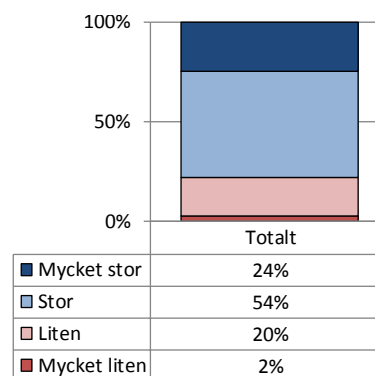
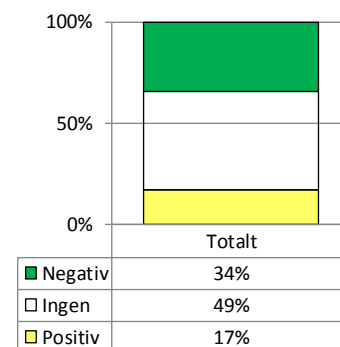


Diagram 8. Trafik- och vägmiljöer. Påverkan på faktiskt utfall.



Trygghet och säkerhet

I enkätstudien framkom det att upplevelsen av trygghet och säkerhet hade en ganska stor påverkan på de tillfrågades motionerande. Sammanlagt svarade 61 % att aspekten påverkade deras benägenhet att motionera, och 49 % svarade att det även hade en påverkan för deras faktiska motionerande. Av dessa menade exakt hälften att aspekten hade en positiv inverkan och hälften att det hade en negativ inverkan för deras faktiska motionerande.

För aspekten trygghet och säkerhet framkom dock en mycket stor skillnad mellan könen. Samtliga kvinnor i studien uppgav att aspekten hade en stor (46 %) eller t.o.m. mycket stor (54 %) påverkan för deras benägenhet att motionera. Motsvarande siffra för männen var endast 6 %. Även på frågan om påverkan på det faktiska motionerandet var skillnaden oerhört stor, då 79 % av kvinnorna menade att det hade en påverkan, och endast 6 % av männen uppgav det samma. Hela 42 % av kvinnorna uppgav att aspekten hade en negativ påverkan för deras faktiska motionerande, och att det fått dem att motionera mindre än vad de annars skulle ha gjort. 38 % upplevde dock en positiv påverkan, vilket kan tolkas att de upplevde en god trygghet och därför motionerade mera.

På frågan om de faktiska konsekvenserna aspekten medfört för motionerandet framkom även här en enormt stor könsskillnad. Ingen av de tillfrågade männen uppgav att aspekten haft några konsekvenser för deras motionerade. För kvinnorna däremot uppgav hela 63 % att aspekten fått dem att välja en annan plats för sitt motionerande, 67 % svarade att de fått dem att välja en annan tid för sitt motionerande och hela 29 % svarade att aspekten helt fått dem från att avstå från sitt motionerande. Detta visar sammantaget att aspekten trygghet och säkerhet hade en mycket låg påverkan på de manliga deltagarnas motionerade, men en mycket stor påverkan för de kvinnliga deltagarnas motionerande. Framför allt medförde aspekten påtagligt stora negativa konsekvenser för de kvinnliga deltagarnas motionerande.

Diagram 10. Trygghet och säkerhet. Påverkan på benägenheten.

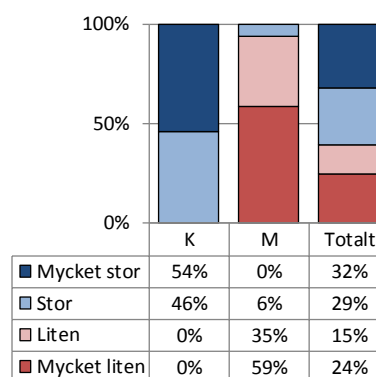


Diagram 11. Trygghet och säkerhet. Påverkan på faktiskt utfall.

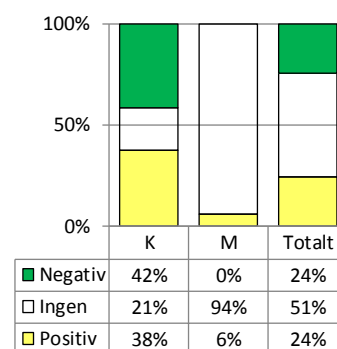
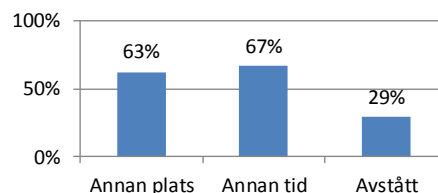


Diagram 12. Trygghet och säkerhet. Faktiska konsekvenser.



Analys- och diskussionsdel

Analys

Samband mellan litteraturstudien och enkätundersökningen

Det framkom stora likheter, men även vissa mindre avvikelser, mellan resultaten från litteraturstudien och enkätundersökningen. De aspekter som i litteraturstudien framkommit som särskilt viktiga och avgörande för människors fysiska aktivitet visade sig överlag, enligt deltagarna i enkätundersökningen, även vara av stor betydelse för deras motionerande i stadsmiljö. För aspekten *park- och grönområden* framgick det i litteraturstudien att tillgången till dessa miljöer var av stor betydelse för människors fysiska aktiviteter (Faskunger, 2007; Boverket, 2013). Även i enkätundersökningen framstod detta som mycket viktigt för deltagarnas motionerande. I litteraturstudien framkom det vidare att det var viktigt att parker fanns att tillgå inom korta avstånd i invånarnas bostadsområden och att de var planerade och utformade för att främja fysisk aktivitet (Faskunger, 2007). Det framgick också att det var av betydelse att de omkringliggande grönområdena inte var avskilda från städernas bostadsområden och att de var lättillgängliga att nå (Boverket, 2013). I enkätstudien framgick att de flesta upplevde att aspekten bidrog till att de motionerade mera, vilket kan tolkas som att de uppfattade sig ha goda förutsättningar vad gäller tillgång till motionsfrämjande parker och grönområden i sin närmiljö. I litteraturen framgick det att parker och grönområden är miljöer där det är mycket vanligt att utöva motion (Faskunger, 2007; Boverket, 2013), vilket skulle kunna förklara varför aspekten angavs ha en så stor påverkan även i enkätstudien.

Aspekten *idrotts- och träningsanläggningar* beskrevs i litteraturstudien ha en stor påverkan för invånarnas fysiska aktiviteter (Faskunger, 2007; Boverket, 2013). Även i enkätundersökningen framgick det att denna aspekt hade stor betydelse för deltagarna, både för deras benägenhet att motionera och för deras faktiska motionerande. I litteraturstudien framkom att det kunde finnas ett problem med att idrotts- och träningsanläggningar i städerna oftast var anpassade för och brukade av män (Krook, 2014), och det beskrevs även att män generellt upplevde en bättre tillgång till denna aspekt än vad kvinnor gjorde (Faskunger, 2007). Det framkom även i enkätundersökningen att tillgången till idrotts- och träningsanläggningar hade en större påverkan för de manliga deltagarnas motionerande än vad det hade för de kvinnliga deltagarnas. Det var dock många män i studien som menade att aspekten haft en negativ påverkan för deras motionerande, vilket kan tolkas som att de upplevde en dålig tillgång till idrotts- och träningsanläggningar. En möjlig orsak till att männen i enkätstudien generellt uppgav att aspekten hade en större påverkan, oavsett positiv eller negativ, för deras motionerande än vad kvinnorna gjorde, skulle således kunna bero på att idrotts- och träningsplatser generellt brukas utav män. I litteraturen framgick dock ingen tydligare definiering eller förklaring av vad som skiljde manligt och kvinnligt motionerande eller vad problemet egentligen grundades i, annat än att utomhusgymmen generellt var skapta efter männens fysik i första hand (Krook, 2014). Med tanke på enkätundersökningen förhållandevis ringa underlag och bristen på konkretion i litteraturen bör därför eventuella könsskillnader för aspekten tolkas med stor försiktighet. Det

väcker dock nya intressanta infallsvinklar för framtida studier om stadsplanering och motionerande, med fokus på eventuella könsskillnader och jämställdhet.

För aspekten *vackra och estetiskt tilltalande miljöer* framgick det i litteraturstudien att detta var av stor betydelse för människors fysiska aktiviteter (Gehl, 2006; Faskunger, 2007; Boverket, 2013; Sveriges kommuner och landsting, 2013). Även i enkätundersökningen framstod aspekten som förhållandevis viktigt för deltagarna, framför allt för deras benägenhet att motionera. Det framgick dock att denna aspekt inte hade riktigt lika stor påverkan för deltagarna i som någon av de andra aspekterna hade. Framför hade den inte lika stor påverkan på det faktiska utfallet av motionerande så som de andra aspekterna generellt hade. Det är fullt möjligt att aspekten vackra och estetiskt tilltalande omgivningar och miljöer helt enkelt inte har lika stor påverkan för motionerande som de andra aspekterna har. Det kan också vara så denna aspekt är svårare att uppskatta och värdera, eftersom den är lite mer diffus och svårgreppbar än de andra aspekterna. Tillgången till ex. parker och träningsanläggningar är troligen mer uppenbar för människor då det ger en väldigt direkt effekt för deras motionerande. Tillgången till vackra miljöer kan däremot vara något som påverkar människor på ett mer indirekt sätt, och som i det långsiktiga perspektivet spelar en avgörande roll för människors trivsel och benägenhet till rörelse och olika fysiska aktiviteter i staden.

Aspekten *trafik- och vägmiljöers påverkan* beskrevs i litteraturstudien på olika sätt ha en mycket stor påverkan för människors fysiska aktivitet och motionerande i staden (Gehl, 2006; Faskunger, 2007; Boverket, 2013; Sveriges kommuner och landsting, 2013). Även i enkätundersökningen framgick det att denna aspekt hade en mycket stor betydelse för deltagarnas motionerande. Det framgick vidare att denna aspekt hade en påfallande hög negativ påverkan för deltagarnas motionerande i jämförelse med de andra aspekterna, vilket även resulterat i att de valt att förändra sina motionsvanor eller t.o.m. upphöra sitt motionerande. Detta överensstämmer väl med vad som sammanfattningsvis framkommit i litteraturstudien, nämligen att problematiska trafik- och vägmiljöer i städerna ofta har väldigt en negativ påverkan på invårnarnas fysiska aktivitet. Det kan således tolkas som att planeringen av trafik- och vägmiljöerna i staden generellt har en stor påverkan för människors motionerande, och att de idag ofta orsakar stora problem och förhinder för motionerandet.

För aspekten *upplevelse av trygghet och säkerhet* framgick det i litteraturstudien att särskilt kvinnors fysiska aktiviteter påverkades av detta. Även i enkätundersökningen framkom det väldigt tydligt att det fanns en stor skillnad mellan män och kvinnor för hur denna aspekt påverkade såväl benägenhet till motion och faktiskt motionerande. Väldigt många av de kvinnliga deltagarna i enkätundersökningen upplevde att aspekten medförde en negativ påverkan för deras motionerande, och att det inneburit negativa konsekvenser för dem, framför allt i form av val av plats och tidpunkt för motion, men även att de helt avstått från sitt motionerande. I litteraturen beskrivs det att upplevelsen av otrygghet i offentliga utomhusmiljöer begränsar många kvinnors rörelse och aktiviteter (Birgersson, 1998, Faskunger, 2007, Boverket, 2009). Detta beskrivs även som ett demokratiproblem (Boverket, 2009).

De avgörande aspekternas påverkan på vardagligt motionerande i staden

I så väl litteraturstudien som i enkätundersökningen visade det sig att samtliga av de fem mer ingående studerade aspekterna hade en stor påverkan för människors motionerande i staden.

Tillgången till parker och grönområden visade sig ha en väldigt stor påverkan för motionerande, vilket framkom i såväl litteraturstudien som i enkätundersökningen. Trafik- och vägmiljöerna beskrevs i litteraturen som att de ofta var problematiska för de motionerande, och även i enkätstudien framkom ett mönster av att denna aspekt hade en relativt hög negativ påverkan för deltagarnas motionerande. Upplevelsen av trygghet och säkerhet beskrevs i litteraturen ha en stor påverkan för kvinnors fysiska aktiviteter, och det visade sig även väldigt tydligt i enkätundersökningen att aspekten hade en mycket stor påverkan för de kvinnliga deltagarnas motionerande.

Huruvida vissa av aspekterna skulle ha en större påverkan än de andra är dock svårt att avgöra utifrån endast denna studie, och det är även svårt att värdera deras påverkan på ett mätbart sätt så att de kan jämföras mot varandra. Det är även viktigt att återigen påpeka att dessa aspekter inte bör betraktas som enskilda då de ofta samverkar och även påverkar varandra sinsemellan. Det finns inte heller något som direkt tyder på att de olika motionsfrämjande aspekterna skulle stå i konflikt med varandra eller konkurrera. Det finns således inget relevant skäl att göra en sådan jämförelse.

Sammantaget kan sägas att samtliga fem undersökta aspekter av planering och utformning av städernas utemiljöer som undersöktes otvivelaktigt visat sig ha en stor påverkan för människors vardagliga motionerande i staden.

Diskussion

Stadsplanering för främjande av vardagligt motionerande

Det förefaller tydligt att planeringen och utformningen av städernas utemiljöer påverkar invånarnas vardagliga motionerande. Ett par aspekter har dessutom framkommit som särskilt viktiga för detta. Denna avslutande diskussionsdel tar avstamp i de resultat och kunskaper som framkommit i uppsatsen, och utgår ifrån frågeställningen om hur man kan planera för att främja vardagligt motionerande i staden.

Parker och grönområden framstod i både litteraturstudien och enkätundersökningen som mycket viktiga för att främja vardagligt motionerande i staden, och det är sannolikt därför av stor vikt att dessa miljöer ges en hög prioritering i planeringen. Det är troligen särskilt viktigt att bevara de stora uppvuxna parkerna i städernas centrala delar eftersom det är där befolkningen är som mest koncentrerad, och för att det är där det ofta finns förhållandevis få alternativa motionsfrämjande miljöer att tillgå. Dessutom tar sådana parker ofta mycket lång tid att utvecklas fulländat och är därmed närmast oersättliga för städerna. Det framstår samtidigt som viktigt att fortsätta att anlägga nya parker och bevara grönytor i exploateringsområden i städernas utkanter för att säkerhetsställa att befolkningen där får en god tillgång till dessa viktiga miljöer även om städerna fortsätter att växa utåt i framtiden. Behovet av fler bostäder är idag stort i många svenska städer. Men då konsekvenserna av att ta park- och naturmark i anspråk för detta troligen skulle bli mycket negativa (Boverket, 2013), inte minst för folkhälsan i och med en risk för avtagande motionerande följd (Faskunger, 2007; Statens folkhälsoinstitut, 2012), bör man inom stadsplaneringen i så stor mån som möjligt arbeta för att finna andra alternativ för nyexploatering. En metod för att säkerhetsställa tillgången till parker och grönområden i framtiden beskrivs i litteraturen vara att ge dem särskild skyddsstatus, genom att

införa regler och garantier i bl.a. PBL och MB som säkerhetsställer en tillgång till parker- och grönområden av hög kvalitet inom ett nära avstånd till boendet (Faskunger, 2008). Att använda PBL och MB för att skydda viktiga motionsfrämjande miljöer är troligen en viktigt och nödvändigt åtgärd, men för att detta ska vara möjligt krävs det troligen att hela frågan kring motionsfrämjande stadsplanering lyfts fram och att en speciell strategi för främjande av motion utarbetas först. Trenden med allt tätare städer och en mer koncentrerad befolkning innebär troligen större krav på park- och grönområdenas planering och underhåll för att kunna tillmötesgå en ökad tillströmning av motionärer. Det framstår då som viktigt att planera och gestalta långsiktigt och att prioritera skötsel och underhåll för att kunna säkerhetsställa att dessa viktiga miljöers motionsfrämjande dragningskraft består även i framtiden.

Idrotts- och träningsanläggningar har visat sig ha en stor påverkan för motionerande i stadsmiljö. I litteraturen beskrivs det att dessa sorters anläggningar är en relativt ny företeelse i städerna, men att resultaten hittills har varit mycket goda (Faskunger, 2007). Det verkar dock finnas ett problem med att det idag finns allt för få sådana anläggningar, samt att de ofta är lokaliserade i städernas utkanter, vilket skapar ett tillgänglighetsproblem (Boverket, 2013). Det borde således planeras för att anlägga fler idrotts- och träningsanläggningar i städerna för att främja ett ökat motionerande. Det framstår även som viktigt att dessa anläggningar då placeras där de behövs mest. I litteraturen framgår det sammanfattningsvis att det är den bostadsnära omgivningen samt parker och grönområden som är de vanligaste platserna för stadens invånare att utöva sitt motionerande (Faskunger, 2007; Boverket, 2013). Nyanläggandet av idrott- och träningsplatser för motionerande borde därför främst förläggas till dessa platser. Ett annat problem som beskrivits i litteraturen är att dessa anläggningar saknar en önskad variation och att de skulle vara anpassade främst för män (Krook, 2014). Det framstår därför som viktigt att i framtiden analysera behovet av och möjligheterna till alternativa idrotts- och träningsanläggningar för att tillgodose även de som inte uppskattar dagens utbud, för att på så vis eventuellt kunna nå ut till nya brukargrupper och för att få även dem att motionera mera.

I litteraturen framkommer det att människor som upplever sin närmiljö som vacker också spenderar mer tid till utomhusaktiviteter som bl.a. motionerande (Gehl; Faskunger 2007; Boverket 2013). Även i enkätundersökningen framkom ett samband mellan upplevd tillgång till vackra miljöer och ökat motionerande. Det framgår således ganska klart att tillgången till vackra miljöer har en stor påverkan för vardagligt motionerande i staden, om än inte på ett lika direkt och påtagbart sätt som de andra aspekterna. Det förefaller även vara svårt att planera för att främja motionerande enbart utifrån denna aspekt (vilket förvisso skulle kunna sägas om samtliga aspekterna). Vad som är vackert och estetiskt tilltalande är dessutom svårt att mäta och definiera tydligt i ett planprogram. Aspekten skulle istället kunna ses som ett slags katalysator eller som ett slags del-aspekt för de andra motionsfrämjande aspekterna, och för främjande av fysisk aktivitet och vardagligt motionerande i städerna överlag. Eftersom det i litteraturen framkommer att de yttre faktorerna även påverkar de inre faktorerna till motionerande (Schantz, 2006; Faskunger, 2007) kan man tänka sig att vackra miljöer långsiktigt leder till en ökad benägenhet att motionera och på så vis främjar vardagligt motionerande i staden.

Planeringen och utformningen av trafik- och vägmiljöer har en mycket stor påverkan på människornas motionerande i staden. I både enkätundersökningen och i litteraturen framkom det

som tydligt att denna aspekt, tillskillnad från flera av de andra, ofta var negativt laddad och associerad med problem snarare än möjligheter. Detta har troligen sin förklaring i att dessa miljöer ofta upplevs som problematiska för stadens motionärer. Det framkom även mycket klart att det var konflikten med de andra trafikslagen, framför allt biltrafiken, som låg till grunden för de flesta av problemen. Problemen utgjordes i huvudsak av tre faktorer, att bilvägar skapar barriärer för fotgängarnas rörelse i staden, att biltrafiken konkurrerar med motionärernas intresse vad gäller stadens markanvändning, samt att framför allt biltrafiken, men även den ökande cykeltrafiken, utgör en påtaglig säkerhetsrisk för fotgängarna. De potentiella åtgärderna till dessa problem som framkom i litteraturen kan även de delas in i tre kategorier. Den mest övergripande planeringsåtgärden framgick vara att bygga ut och utveckla städernas gång- och cykelnätverk, samt att främja en bebyggelsestruktur som gav upphov till ett finmaskigt vägnät med hög konnektivitet och därmed en god tillgång till alternativa vägar för motionärerna. Den andra kategorin fokuserade på att skapa fler bilfria gator och shared space-områden i städerna genom restriktioner för motortrafiken. Den tredje kategorin belyste mer detaljerade faktorer så som vägarnas fysiska utformning och här framgick det bl.a. att separata gångvägar, anpassning av underlaget och en estetisk utformning av vägmiljöerna anpassat efter fotgängarnas perception främjade motion (Lawrence, 2000; Gehl, 2006; Faskunger, 2007; Aktiv träning, 2012; Boverket, 2013; Extrakt, 2013; Sveriges kommuner och landsting, 2013). Troligen krävs det att dessa tre kategorier av planeringsåtgärder på olika övergripande nivåer integreras och samverkar för att komma till rätta med dagens problem. Detta är troligen generellt för samtliga av de aspekter som presenterats och utretts i uppsatsen. Den övergripande nivån av planering behövs för att analysera behov och möjligheter och för att lägga upp strategierna. De mer detaljerande nivåerna av planering möjliggör sedan att kunna tillämpa planerna i den fysiska planeringen och utformningen av staden.

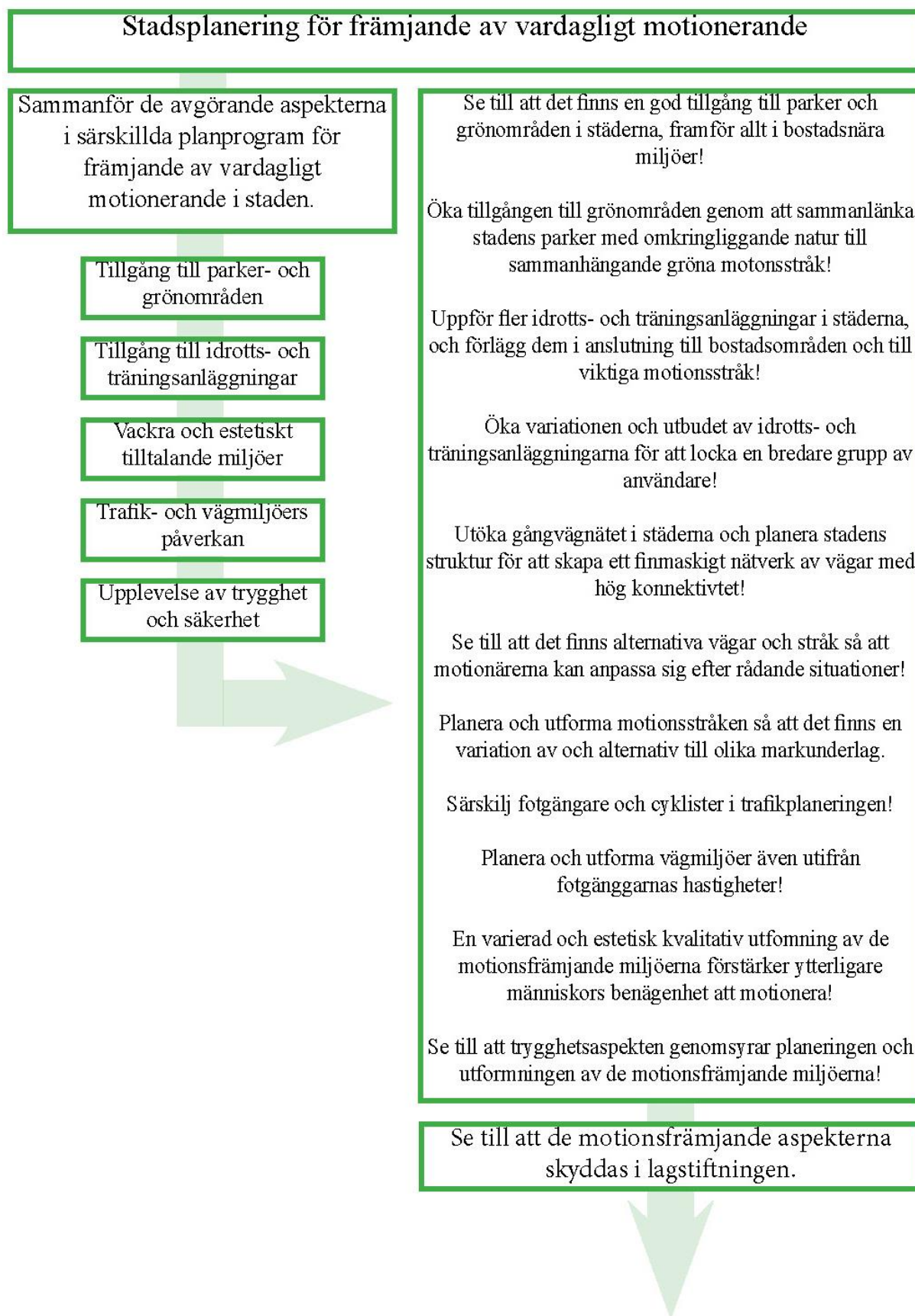
Att biltrafiken är, och troligen även kommer att förbli, en självklar del av staden är det nog få som tvivlar på. Den stora frågan är kanske snarare: kommer biltrafiken förbli den självklara normen för hur vi även i framtiden planer trafik- och vägmiljöer i våra städer? Det kan här vara rimligt att tänka sig ett slags kompromissande i framtiden mellan bilen, cykeln och fotgängarna (motionärerna), där de två senare grupperna tillåts att ta en större plats på både planeringsagendan och på städernas vägar. I litteraturen framkom det att en åtgärd för att främja fysisk aktivitet och motionerande skulle kunna vara att ta fram särskilda analyser och planprogram som riktade sig till att specifikt belysa gångtrafiken i staden så som gjorts i bl.a. Malmö stad (Sveriges kommuner och landsting, 2013). Sådana strategiprogram skulle troligen med fördel kunna användas av kommunerna för att analysera och belysa de olika fotgängargruppernas behov i trafik- och vägmiljöerna.

Att känna sig trygg i offentliga utomhusmiljöer kan tyckas vara en självklarhet, men utifrån vad som tydligt framkommit i både litteraturstudien och i enkätundersökningen så upplever idag många kvinnor en så hög grad av otrygghet att det i vissa fall hindrar dem från att motionera så som de skulle vilja. Att en så stor del av befolkningen till synes begränsas i sitt motionerande borde därmed medföra enorma förluster för såväl individerna som för samhället i form av ökad ohälsa. Dessutom kan det ses som ett slags demokratiproblem att en stor del av befolkningen begränsas i sin tillgång till det offentliga uterummet. Att stadsplanera för att främja ökad trygghet och säkerhet är därför troligen av yttersta vikt då det annars rikser att

tillintetgöra de andra aspekternas positiva påverkan och effekter för ökat motionerande i staden. I litteraturen framkommer det att parker och grönområden upplevs som särskilt otrygga (Birgersson, 1998; Boverket, 2009), samtidigt som just dessa miljöer även beskrivs som de vanligaste för just vardagligt motionerande (Faskunger, 2007; Boverket, 2013). Att planera och utforma dessa miljöer med ett tydligt trygghetsperspektiv framstår därför som mycket viktigt. Åtgärder som beskrivs som viktiga för att öka tryggheten är att se till att det finns god tillgång till alternativa vägar och stråk i staden, och framför allt i och i anslutning till park- och grönområdena, för att utövarna lätt ska kunna anpassa motionerandet efter olika situationer (Birgersson, 1998; Boverket, 2009). Det beskrivs även som viktigt att planera och utforma miljöer med god överblick och sikt, och att det därför är viktigt att hålla stråk fria från tätt buskage samt att tillgodose bra belysning (Ibid.). Det är här möjligt att de olika motionsfrämjande aspekterna här hamnar i konflikt med varandra. Man kan t.ex. tänka sig att en lummig parkmiljö på dagen framstår som väldigt vacker och därför främjar motionerande, samtidigt som den på kvällen framstår som otrygg och därför hämmar motionerande. En lösning på detta skulle givetvis kunna vara att helt enkelt prioritera för det som framstår som viktigast. En annan lösning skulle kunna vara att se till att det finns ett väl utbyggt "motionsnätverk" i städerna så att det hela tiden finns alternativ att man anpassa sin motionsrunda efter olika faktorer som exempelvis tid på dygnet eller årstid. På så vis skulle man troligen kunna arbeta med att stärka samtliga motionsfrämjande aspekterna, utan att behöva kompromissa och då riskera att förlora potentiella motionärer. Det är således tydligt att de olika motionsfrämjande aspekterna går in i varandra och heller inte kan verka enskilt för att främja motion, utan därför bör interageras i planeringsarbetet.

Något som framkommit som väldigt centralt är att det i litteraturen generellt görs väldigt liten skillnad mellan allmän fysisk aktivitet - som att gå till affären eller att cykla till arbetet - och aktivt motionerande. Detta belyser dock väldigt väl ett av de stora problemen enligt mig, nämligen att det idag till synes saknas separata strategier inom stadsplanering som behandlar just motionerande. Det finns idag många kommuner som har upprättat speciella strategier och planprogram för framför allt cykeltrafik, men även för gångtrafik, vilket förefaller att vara ett utmärkt sätt att främja den sortens fysiska aktiviteter. Det är även vanligt att kommuner idag har planprogram som berör flera av de motionsfrämjande aspekter som framkommit som viktiga, som exempelvis parker och grönområden. I en del kommuner, framför i större storstadskommuner, finns det ofta information att tillgå om var man kan finna vandringsleder och eljusspår i omkringliggande naturområden, samt var det finns enskilda idrotts- och träningsanläggningar.

En potentiell åtgärd för att i framtiden planera för att främja vardagligt motionerande i städerna skulle således kunna vara att få kommunerna att utveckla specifika motionsstrategier. Detta skulle exempelvis kunna ske i översiktsplaneringen och i specifika planprogram, för att sedan fortsätta genom planprocessen ned till fördjupade översiktplaner för motion på stadsdelsnivå, och slutligen även säkerhetställas i fysisk planering på i detaljplanenivå. En annan viktig åtgärd skulle kunna vara att stärka skyddet och föreskriva rekommendationer för de aspekter som framkommit som särskilt viktiga för att kunna främja motion i lagstiftningen.



Figur 1. Sammanfattande förslag för stadsplanering för främjande av vardagligt motionerande.

Sätt staden i rörelse

Det kan tyckas märkligt att något så viktigt och vanligt förekommande som vardagligt motionerande i stadsmiljö är så till synes osynligt i dagens stadsplanering. Även om forskningen om den byggda miljöns påverkan på motionerande ännu är under utveckling så står det tämligen klart att det finns en tydlig koppling mellan en rad olika planerings- och utformningsaspekter och människors vardagliga motionerande i staden. Forskning har även visat att det med relativt enkla planeringsgrepp troligen går att främja en ökad motion i städerna (Fas-kunger, 2007; Boverket, 2013). Då det dessutom sedan länge är bevisat att vardaglig motion är ett mycket effektivt sätt att komma tillrätta med den ökade ohälsan i samhället, vilken orsakar stort personligt lidande och enorma kostnader för skattebetalarna (World health organization, *Physical activity* [online], 2014-04-23; Folkhälsomyndigheten, *Fysisk inaktivitet, ett skadligt beteende* [online], 2014-04-23), framstår det hela som än mer anmärkningsvärt.

Den huvudsakliga anledningen till att vardagligt motionerande idag får en så begränsad uppmärksamhet i stadsplaneringen består troligen i att det behövs mer omfattande och detaljerad forskning i området, samt att problemet troligen idag överskuggas av andra prioriteringar på planeringsagendan. Genom att stödja vidare forskning om den byggda miljöns påverkan på vardagligt motionerande, och genom att belysa de många långsiktiga vinster som går att göra på att ha en frisk välmående befolkning och aktiva levande städer, kan frågan förhoppningsvis i framtiden få den uppmärksamhet den förtjänar att ha i stadsplaneringen.

Slutsatser

Planeringen och utformningen av våra städer har en stor påverkan på människors vardagliga fysiska aktiviteter och motionerande. I uppsatsen har fem särskilt viktiga aspekter av planering och utformning framkommit: *tillgång till parker och grönområden, tillgång till idrott- och träningsanläggningar, vackra och estetiskt tilltalandemiljöer, trafik- och vägmiljöers påverkan och upplevelsen av trygghet och säkerhet*. Dessa fem aspekter har vidare utforskats i litteraturstudier och genom en enkätundersökning, vilka kommit fram till att de har en avgörande påverkan på människors vardagliga motionerande i stadsmiljö. Vad som särskilt utmärkte sig i enkätundersökningen var att tillgången till parker- och grönområden hade en mycket stor påverkan på deltagarnas motionerande, att trafik- och vägmiljöers påverkan ofta var negativ för deltagarnas motionerande, samt att upplevelsen av trygghet och säkerhet hade en mycket stor och ofta negativ påverkan på de kvinnliga deltagarnas motionerande. Vad som dock bör understrykas är att min enkätundersökning byggde på ett relativt litet underlag, och att det givetvis krävs mer omfattande undersökningar för att göra dessa resultat mer allmängiltiga. De olika motionsfrämjande aspekterna bör inte heller värderas mot varandra eller betraktas som enskilda, utan kan istället ses som olika samverkande delar i en större planeringsstrategi för att främja ökat motionerande i staden.

Det framkommer att det i dagens stadsplanering förvisso tas hänsyn till de olika motionsfrämjande aspekterna. Det är exempelvis idag vanligt att kommuner har mer eller mindre ambitiösa planprogram för parker och grönområden. En del kommuner har även satsat på utvecklandet av särskilda motionsfrämjande idrotts- och träningsanläggningar. Samtidigt framkommer det dock i litteraturen att andelen parkmark i städerna minskat de senaste decennierna, och att det idag saknas en tillräcklig utbyggnad av idrotts- och träningsanläggningar i städerna, och att dessa ofta är svårtillgängliga för befolkningen. Det framkommer även i litteraturen, vilket också visat sig i min enkätundersökning, att stadens invånare i ganska hög utsträckning begränsas i sitt motionsutövande p.g.a. trafik- och vägmiljöers påverkan, samt upplevelse av otrygghet i samband med motionerande.

Det framgår av det hela att det idag till synes saknas tydliga helhetsstrategier i stadsplaneringen för att främja vardagligt motionerande i staden. En lösning på detta problem skulle därför kunna vara att i framtiden ta fram särskilda planeringsstrategier för främjande av motion i staden på ett sätt som är förenligt med människors vardagsliv, i vilka de viktiga motionsfrämjande aspekterna kan belysas och vidare även sammankopplas, stärkas och beskyddas. För att detta ska vara möjligt krävs dock troligtvis en fortsatt fördjupning i forskningen om den byggda miljöns påverkan på motionerande, och att man belyser de många vinster som ökat motionerande medför. På så vis skulle vardagligt motionerande troligen kunna ges en högre prioritering i framtidens stadsplanering. Det är i min mening hög tid att sätta staden i rörelse.

Avslutande ord

Det har varit väldigt intressant och givande att arbeta med denna uppsats, inte minst eftersom den behandlar ett ämne som är mycket viktigt för samhället och som dessutom har en stor betydelse för mig privat. Jag tror att detta är ett forskningsämne som kommer att få mycket uppmärksamhet framöver, vilket känns positivt.

Det var särskilt lärorikt att få planera och genomföra en egen undersökning, och även om den till omfattningen kan betraktas som ganska ringa så gav den mig oerhört värdefull träning och insikt i problemlösning och vetenskapligt tänkande.

Jag skulle avslutningsvis vilja tacka er som hjälpte mig att genomföra enkätundersökningen, och jag skulle även vilja rikta ett särskilt tack till min handledare Anna Peterson för den hjälp och stöd jag fått i processen med uppsatsskrivandet.

Wille Helmbold

Källförteckning

Tryckta källor

Böcker

Davidsson, Bo & Patel, Runa (2003) *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra, och rapportera en undersökning*. 3. uppl. Lund: Studentlitteratur.

Gehl, Jan (2006) *Life between buildings – using public space*. 6. uppl. Köpenhamn: The Danish Architecture Press.

Myndighetsrapporter

Tommy Birgersson (red.) (1998) *Brott, bebyggelse och planering*. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig:

http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/1998/brott_beybyggelse_och_planering.pdf [2014-05-23]

Boverket (2009) *Alla har rätt att känna sig trygga – Dokumentation från seminarieriet 2009*. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig:

http://www.boverket.se/Global/Planera/Dokument/planeringsfragor/jamstalld_trygg/webb-dokumentation-alla-har-ratt-att-kanna-sig-trygga-2009.pdf [2014-05-23]

Boverket (2011) *Samordning och utveckling av samhällsplanering som stimulerar till fysisk aktivitet*. (Rapport 2011: 32). Karlskrona: Boverket. Tillgänglig:

<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2011/Samordning-och-utveckling-av-samhallsplanering.pdf> [2014-05-23]

Boverket (2013) *Planera för rörelse! – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen*. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig:

<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2013/planera-for-rorelse.pdf> [2014-05-23]

Faskunger, Johan (2007) *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet*. (Rapport 2007: 3). Stockholm: Statens folkhälsoinstitut. Tillgänglig:

http://www.friskinaturen.org/media/den_byggda_milj_ns_p_verkan_p_fysisk_aktivitet_fhi.pdf [2014-05-23]

Faskunger, Johan (2008) *Samhällsplanering för ett aktivt liv – fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa*. (Rapport 2008: 30). Östersund: Statens folkhälsoinstitut. Tillgänglig:

http://www.friskinaturen.org/media/samh_illsplanering_f_r_ett_aktivt_liv_fhi.pdf [2014-05-23]

Statens folkhälsoinstitut (2012) *Stillasittande och ohälsa – en litteratursammanställning*. Östersund: Statens folkhälsoinstitut. Tillgänglig:

<http://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/12803/R2012-07-Stillasittande-och-ohalsa.pdf> [2014-05-23]

Sveriges kommuner och landsting, Trafikverket (2013) *Gångbar stad – Att skapa nät för gående*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting. Tillgänglig:

<http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-017-7.pdf?issuusl=ignore> [2014-05-23]

Forskningspublikationer

Lawrence, Frank et. al. (2000) *How Land Use and Transportation Systems Impact Public Health: A Literature Review of the Relationship Between Physical Activity and Built Form*. City and Regional Planning Program College of Architecture Georgia Institute of Technology. Tillgänglig:
<http://www.cdc.gov/nccdphp/dnpa/pdf/aces-workingpaper1.pdf> [2014-05-23]

Artiklar från tidsskrifter

Book, Karin (2009) Det ser tjockt ut! - Tankar kring hur och var vi skapar tid för fysisk aktivitet. *Svensk idrottsforskning*, nr 3, 2009. Stockholm: Centrum för idrottsforskning. Tillgänglig:
http://www.gih.se/documents/cif/tidningen/2009/3_2009/svif%20093.pdf#page=61 [2014-05-23]

Hessmén, Peter (2000) Fysisk aktivitet och psykisk hälsa. *Svensk idrottsforskning*, nr 4, 2000. Stockholm. Centrum för idrottsforskning. Tillgänglig:
<http://www.gih.se/Documents/CIF/Tidningen/2000/4-2000/SVIF20004hela.pdf> [2014-05-23]

Krook, Anna (2014) Rätten att svettas – om aktivitetens demokratiska värde. *Arkitekten*, nr 2, 2014. Stockholm: Sveriges arkitekter.

Schantz, Peter (2006) Rörelse, hälsa och miljö – utmaningar i en ny tid. *Svensk idrottsforskning*, nr 3, 2006. Stockholm. Centrum för idrottsforskning. Tillgänglig:
http://www.gih.se/Documents/CIF/Tidningen/2006/3_2006/SVIF%20063%20web%2064%20sidor.pdf [2014-05-23]

Otryckta källor

Elektroniska artiklar

Extrakt, Michaela Lundell (2013-12-09). Joggarer leder in stadsplanerare på nya vägar. *Extrakt*. Tillgänglig:
<http://www.extrakt.se/halsa-2/joggarer-leder-in-stadsplanerare-pa-nya-vagar/> [2014-05-23]

Aktiv träning. Löparens bästa underlag. *Aktiv träning*, nr 5, 2012. Tillgänglig:
<http://aktivtraning.se/underlag> [2014-05-23]

Hemsidor

Folkhälsomyndigheten. *Fysisk inaktivitet - ett skadligt beteende*. Tillgänglig:
<http://www.folkhalsomyndigheten.se/far/inledning/fysisk-inaktivitet-ett-skadligt-beteende/> [2014-05-23]

Folkhälsomyndigheten. *Vad är fysisk aktivitet?* Tillgänglig:
<http://www.folkhalsomyndigheten.se/far/inledning/vad-ar-fysisk-aktivitet/> [2014-05-23]

Göteborgs stad. *Motion och hälsa*. Tillgänglig:
<http://goteborg.se/wps/portal/invanare/kultur-o-fritid/motion-och-halsa/> [2014-05-23]

Malmö stad. *Motionsspår*. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/Medborgare/Idrott--fritid/Idrottsanlaggningar/Motionsspar.html> [2014-05-23]

World health organization (2014-02-01). *Physical activity*. Tillgänglig:
<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs385/en/> [2014-05-23]

Bildmaterial

Samtliga fotografier är tagna av Wille Helmbold.

Samtliga diagram och figurer är skapade av Wille Helmbold.

Enkätundersökning - motion i staden

Hej! Jag heter Wille Helmbold och jag studerar på landskapsarkitektprogrammet på SLU i Alnarp. Jag skriver nu min kandidatuppsats och genomför som en del av den en undersökning om stadsplaneringens påverkan för människors benägenhet att motionera i staden.

Du har blivit utvald att delta i undersökningen och jag skulle vara mycket tacksam om du kunde tänka dig att svara på denna enkät. Enkäten består av ett par korta frågor och bör inte ta mer än tio minuter att besvara. Det är dock viktigt att du läser hela texten noggrant innan du svarar på frågorna!

Enkätundersökningens syfte är att ta reda på vilken betydelse och påverkan 5 stycken olika samhällsplaneringsaspekter har för människors benägenhet till vardaglig motion i sin närmiljö. De 5 aspekterna som undersöks är:

- Tillgång till park- och naturområden.
- Tillgång till träningsanläggningar.
- Tillgång till vackra miljöer.
- Gat- och trafikmiljöns påverkan.
- Upplevelsen av trygghet och säkerhet.

Enkäten utgår ifrån ett par definitioner och begrepp som är nödvändiga att först förklara för dig som deltagare. Begreppet motion definieras som en aktivitet med syfte att bibehålla eller förbättra hälsa, fysisk kapacitet och välbefinnande. Exempel på motion som avses i denna enkätundersökning kan vara t.ex. olika former av löpning/jogging, power-walk, stavgång, rask promenad m.m.

Exempelvis:

”att sticka ut på en löprunda”

”att ta en power-walk hem från jobbet”

”att ta en rask promenad med stavar”

Det är viktigt att du utgår ifrån dina egna upplevelser och bedömningar och att du svarar ärligt. Alla svar är naturligtvis helt anonyma och kommer inte gå att spåra.

Grundfrågor

(Kryssa i om påståendet stämmer in på dig, annars inte!)

☐ Jag motionerar inte **alls överhuvudtaget** (och min bedömning är att ingen av dessa 5 aspekter har någon betydelse för min benägenhet att börja motionera.)

☐ Jag bor inte en stad-/förortsmiljö.

☐ Jag är inte mellan 18-67 år.

Stämmer någon av dessa påståenden in på dig behöver du inte svara på fler frågor.
Tack för din medverkan!

Jag är:

☐ Kvinna

☐ Man

Park- och Naturområden

Tillgången (bra eller dålig) till ex. Kvartersparker, Stadsdelsparker, Gröningar, Naturområden m.m.

Vilken betydelse har tillgången till park- och naturområden i din närmiljö för din benägenhet att motionera?

- ☐ Mycket stor betydelse ☐ Stor betydelse ☐ Liten betydelse ☐ Mycket liten betydelse

Hur bedömer du att tillgången till park- och naturområden i ditt närområde faktiskt har påverkat ditt motionerande?

- ☐ Jag har motionerat mer - än vad jag troligen annars skulle ha gjort ☐ Ingen påverkan ☐ Jag har motionerat mindre - än vad jag troligen annars skulle ha gjort
-

Idrott- och Träningsanläggningar

Tillgången (bra eller dålig) till ex. Utomhusgym, speciella motionsspår, näridrottsplatser m.m.

Vilken betydelse har tillgången till idrotts- och träningsanläggningar i din närmiljö för din benägenhet att motionera?

- ☐ Mycket stor betydelse ☐ Stor betydelse ☐ Liten betydelse ☐ Mycket liten betydelse

Hur bedömer du att tillgången till idrotts- och träningsanläggningar i ditt närområde faktiskt har påverkat ditt motionerande?

- ☐ Jag har motionerat mer - än vad jag troligen annars skulle ha gjort ☐ Ingen påverkan ☐ Jag har motionerat mindre - än vad jag troligen annars skulle ha gjort
-

Vackra och estetiskt tilltalande omgivningar

Tillgången (bra eller dålig) till ex. utemiljöer, platser, bebyggelse, landskap m.m. som du tycker är vackra.

Vilken betydelse har tillgången till vackra och estetiskt tilltalande omgivningar i din närmiljö för din benägenhet att motionera?

- ☐ Mycket stor betydelse ☐ Stor betydelse ☐ Liten betydelse ☐ Mycket liten betydelse

Hur bedömer du att tillgången till vackra och estetiskt tilltalande omgivningar i ditt närområde faktiskt har påverkat ditt motionerande?

- ☐ Jag har motionerat mer - än vad jag troligen annars skulle ha gjort ☐ Ingen påverkan ☐ Jag har motionerat mindre - än vad jag troligen annars skulle ha gjort

Gatu- och Trafikmiljön

T.ex. utrymme på trottoarer, möjlighet att korsa gator, underlag, ev buller, ev trängsel m.m. (bra eller dåligt)

Vilken betydelse har gatu- och trafikmiljön i ditt närområde för din benägenhet att motionera?

- ☐ Mycket stor betydelse ☐ Stor betydelse ☐ Liten betydelse ☐ Mycket liten betydelse

Hur bedömer du att gatu- och trafikmiljön i ditt närområde faktiskt har påverkat ditt motionerande?

- ☐ Jag har motionerat mer - än vad jag troligen annars skulle ha gjort ☐ Ingen påverkan ☐ Jag har motionerat mindre - än vad jag troligen annars skulle ha gjort

Har gatu- och trafikmiljöerna i ditt närområde haft någon eller några av följande konsekvenser för ditt motionerande?

(OBS! Att du kan välja flera svarsalternativ!)

- ☐ Jag har förlagt min motionsutövning till en annan plats/sträcka/område - än vad jag troligtvis annars skulle ha gjort. ☐ Jag har förlagt min motionsutövning till en annan tid på dygnet - än vad jag troligtvis annars skulle ha gjort. ☐ Jag har avstått från mina motionsvanor - vilket jag troligtvis annars inte skulle gjort.

Trygghet och Säkerhet

T.ex. upplevelse eller känsla av personlig trygghet och säkerhet (bra eller dåligt) från ex. risk för våld, överfall, trakasserier etc.

Vilken betydelse har din upplevelse av trygghet och säkerhet i din närmiljö för din benägenhet att motionera?

- ☐ Mycket stor betydelse ☐ Stor betydelse ☐ Liten betydelse ☐ Mycket liten betydelse

Hur bedömer du att din upplevelse av trygghet och säkerhet i din närmiljö faktiskt har påverkat ditt motionerande?

- ☐ Jag har motionerat mer - än vad jag troligen annars skulle ha gjort ☐ Ingen påverkan ☐ Jag har motionerat mindre - än vad jag troligen annars skulle ha gjort

Har din upplevelse av trygghet och säkerhet i din närmiljö haft någon eller några av följande konsekvenser för ditt motionerande?

(OBS! Att du kan välja flera svarsalternativ!)

- ☐ Jag har förlagt min motionsutövning till en annan plats/sträcka/område - än vad jag troligtvis annars skulle ha gjort. ☐ Jag har förlagt min motionsutövning till en annan tid på dygnet - än vad jag troligtvis annars skulle ha gjort. ☐ Jag har avstått från mina motionsvanor - vilket jag troligtvis annars inte skulle gjort.